



# 金沢港将来ビジョン(案)





## 目 次

はじめに .....	1
<b>第 1 章 金沢港の現状</b> .....	<b>4</b>
1-1 金沢港の概要 .....	4
1-2 金沢港の利用状況 .....	8
1-3 金沢港を取り巻く環境 .....	20
1-4 金沢港の地理的特性 .....	26
<b>第 2 章 ニーズ調査</b> .....	<b>27</b>
2-1 調査内容 .....	27
2-2 調査結果 .....	28
<b>第 3 章 現状、ニーズ調査等を踏まえた課題</b> .....	<b>41</b>
3-1 金沢港の多面的な分析評価 .....	41
3-2 課題全般 .....	42
3-3 分類別課題 .....	43
<b>第 4 章 基本理念、目指すべき将来像と重点戦略及び施策</b> .....	<b>62</b>
4-1 基本理念と目指すべき将来像 .....	62
4-2 重点戦略と施策の方向性 .....	63
4-3 重点戦略に基づく施策展開 .....	64
4-4 具体的な施策と目標時期 .....	94
<b>第 5 章 空間利用計画（ゾーニング）</b> .....	<b>96</b>
5-1 金沢駅～金沢港の空間利用 .....	96
5-2 金沢港全体空間利用計画 .....	97
5-3 地区別空間利用計画 .....	98

## 付属資料

金沢港将来ビジョン検討委員会名簿 .....	101
金沢港将来ビジョン検討委員会開催履歴 .....	102
金沢港将来ビジョンの関連計画 .....	103
金沢港将来ビジョン 用語集 .....	106

## はじめに

### 金沢港将来ビジョン策定の目的

金沢港は、平成 14 年策定の港湾計画に基づき、ハード整備やソフト施策に取り組むことにより、貨物・クルーズ・賑わいの拠点として大きな変貌を遂げてきました。

一方、将来を見据えると、コンテナ船の大型化や脱炭素化の促進など、金沢港を取り巻く環境の変化が見込まれており、これらの変化に対応するため、長期的視点に立った金沢港の目指すべき姿を描く「金沢港将来ビジョン」を策定することとしました。

「金沢港将来ビジョン」については、金沢港の現状や課題を、荷主企業等の港湾利用者や県民のニーズを踏まえ、概ね 20～30 年後の金沢港の将来像とその実現に向けた取り組みをとりまとめるものです。

また、「金沢港将来ビジョン」の実現に向け、引き続き、具体の計画である「金沢港港湾計画」の改訂を行っていきます。

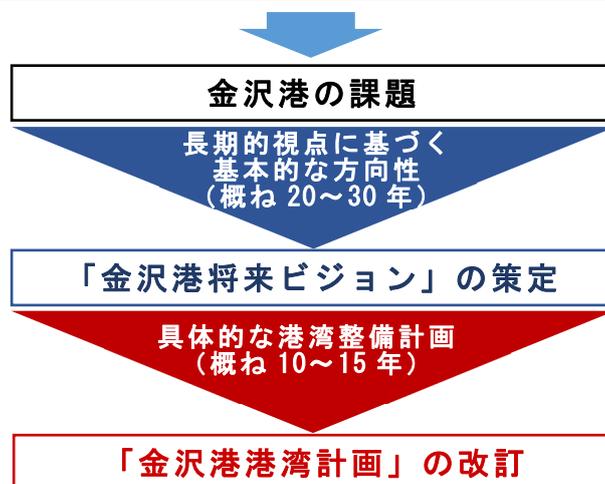
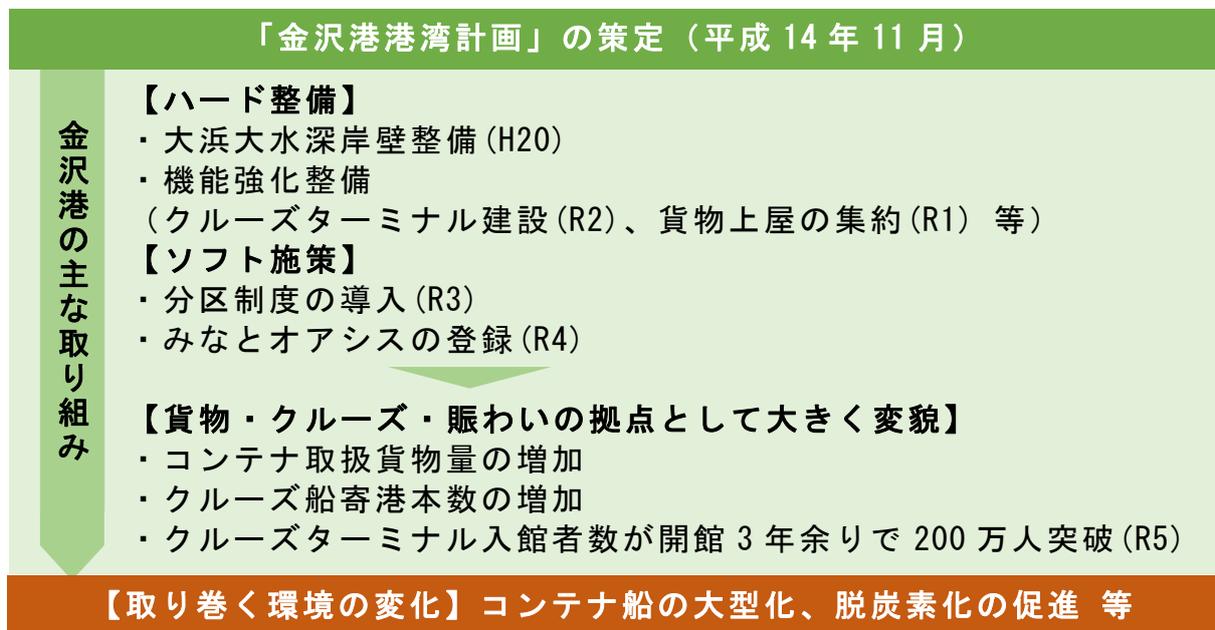


図 1 金沢港将来ビジョン策定の位置付け

## はじめに

### 上位計画（石川県成長戦略）における金沢港への要請

石川県では、社会のデジタル化やカーボンニュートラルの推進といった新たな時代の潮流に的確に対応しながら、新たな活力を創出し、石川県をさらに飛躍させていく必要があることから、これまで築きあげてきた石川の個性・魅力・基盤を継承し、さらに発展させることに加え、石川県の目指す姿から逆算し、石川県の進むべき方向性を示す新たな羅針盤として、最上位計画である「石川県成長戦略」を令和 5 年 9 月に策定しています。

「石川県成長戦略」では、『幸福度日本一に向けた石川の未来の創造』を基本目標に掲げ、住みやすい、働きやすい、活力あふれる石川県を目指すこととしており、その実現に向け、金沢港においても、個性と魅力あふれる交流盛んな地域づくりとして、港湾機能の充実による交流促進などを目指すことが求められています。

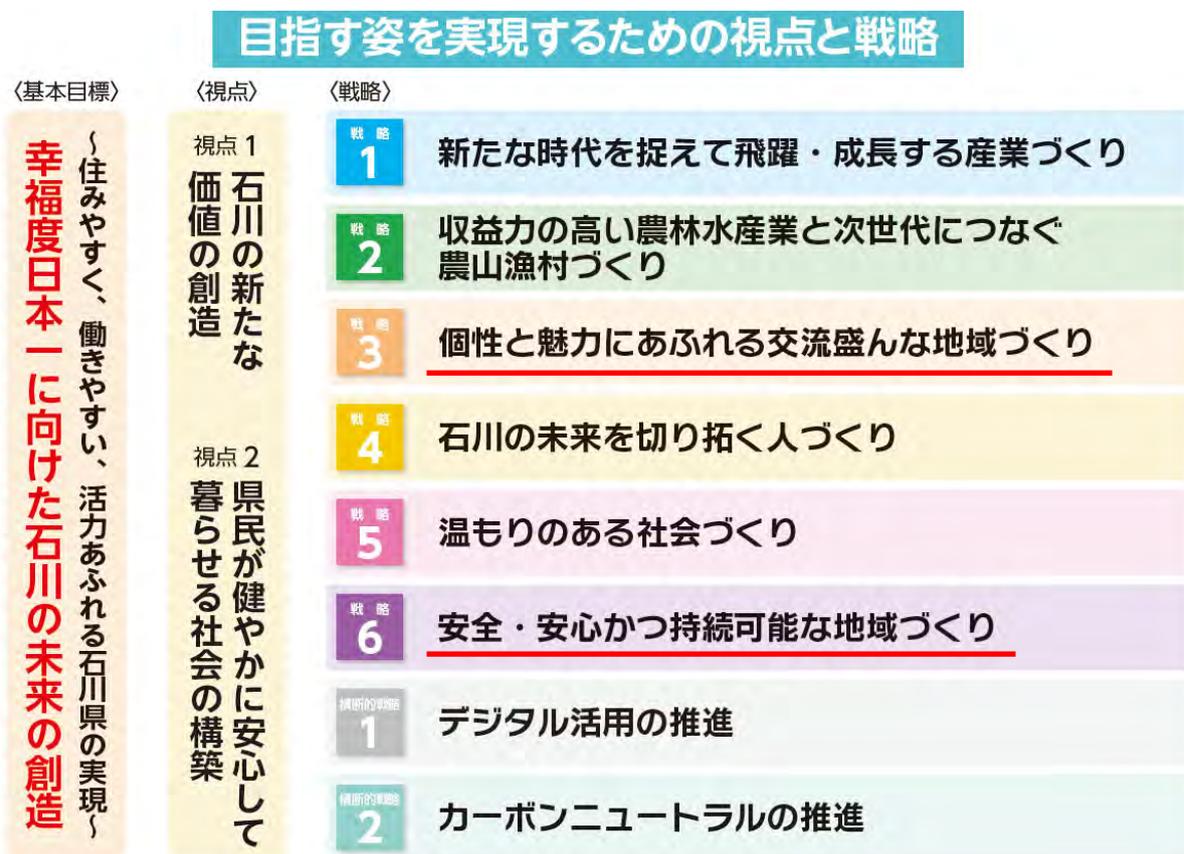


図 2 石川県成長戦略（R5.9 策定）

表 1 石川県成長戦略における主な関連施策

<石川県成長戦略（令和5年）>（計画期間：令和5年～令和14年）	
<b>【戦略3：個性と魅力にあふれる交流盛んな地域づくり】</b>	
<b>○施策4 交流人口の拡大に資する陸・海・空の交流基盤のさらなる充実</b>	
<b>（2）幹線道路ネットワークの強化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>鉄道、港湾、空港と道路との連携強化による人・ものの円滑な移動の確保</b>(金沢外環状道路、加賀海浜産業道路など)</li> </ul>
<b>（4）港湾機能の充実による交流促進</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①金沢港・七尾港における取扱貨物やクルーズ船の寄港拡大</li> <li>● 取扱貨物の種類・量の拡大に向けた<b>戦略的なポートセールスの推進</b></li> <li>● 金沢港の優位性を活かした<b>クルーズ船の誘致強化と受入体制整備</b></li> <li>● 国内外のクルーズ船誘致による<b>広域観光の促進</b></li> <li>②金沢港・七尾港における国際物流拠点化、賑わいの創出</li> <li>● 金沢港の将来ビジョンの策定、金沢港港湾計画の改訂</li> <li>● <b>船舶の大型化に対応した港湾機能の強化</b></li> <li>● 金沢港における新たなニーズを踏まえた<b>港湾用地の適正配置とさらなる利活用</b></li> <li>● <b>カーボンニュートラルポートの形成の推進</b></li> </ul>
<b>【戦略6：安全・安心かつ持続可能な地域づくり】</b>	
<b>○施策2 安心して快適に暮らせる地域づくり</b>	
<b>（1）持続可能なインフラ基盤の確保</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①インフラ施設の適正な維持管理の推進</li> <li>● 道路施設・河川管理施設・砂防施設・<b>港湾施設</b>・上下水道施設・公園施設などの<b>長寿命化対策</b></li> <li>③インフラ施設の脱炭素化の推進</li> <li>● インフラ施設における<b>再生可能エネルギーの導入</b>（太陽光発電、小水力発電の導入）</li> <li>● インフラ施設における<b>照明のLED化</b></li> <li>④県民の安全・安心を支える建設業の担い手確保・育成</li> <li>● <b>インフラ整備を通じて県民の安全・安心を支える建設業の担い手確保・育成を支援</b></li> </ul>
<b>（2）快適に暮らせるまちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①地域の暮らしを支える交通体系の構築</li> <li>● 市街地の円滑な自動車交通を確保する道路整備（環状・放射道路（泉野々市線、乙丸跨線橋など）、交差点の渋滞対策など）、地域間連絡道路の整備</li> <li>● 時代の変化に応じた道路空間のリニューアル（道路空間の再配分による歩行者、自転車、シニアカー、電動キックボードなどの安全性の確保）</li> <li>● パーク＆ライド等による公共交通の利用促進</li> <li>②持続可能な地域公共交通の維持・確保・充実</li> <li>● 市町との連携による<b>生活に不可欠な交通サービスの確保</b>（コミュニティバス、デマンド型交通など）</li> <li>● 鉄道や<b>生活バス路線などの運行維持や設備投資への支援</b></li> <li>④安全・安心な交通環境の確保</li> <li>● <b>生活道路の安全性の向上</b></li> </ul>

## 第1章 金沢港の現状

### 1-1 金沢港の概要

#### 1-1-1 金沢港の位置

金沢港は、日本海沿岸の中央部、石川県金沢市に位置する港湾法上での重要港湾であり、日本海対岸諸国と日本の三大都市圏（首都圏、中京圏、関西圏）を結ぶ「扇」の要に位置しており、太平洋側の港湾と比較して、韓国や中国などとの距離が近く、物資の輸送に要する時間が短いことから、我が国と対岸諸国とを結ぶ重要な港です。

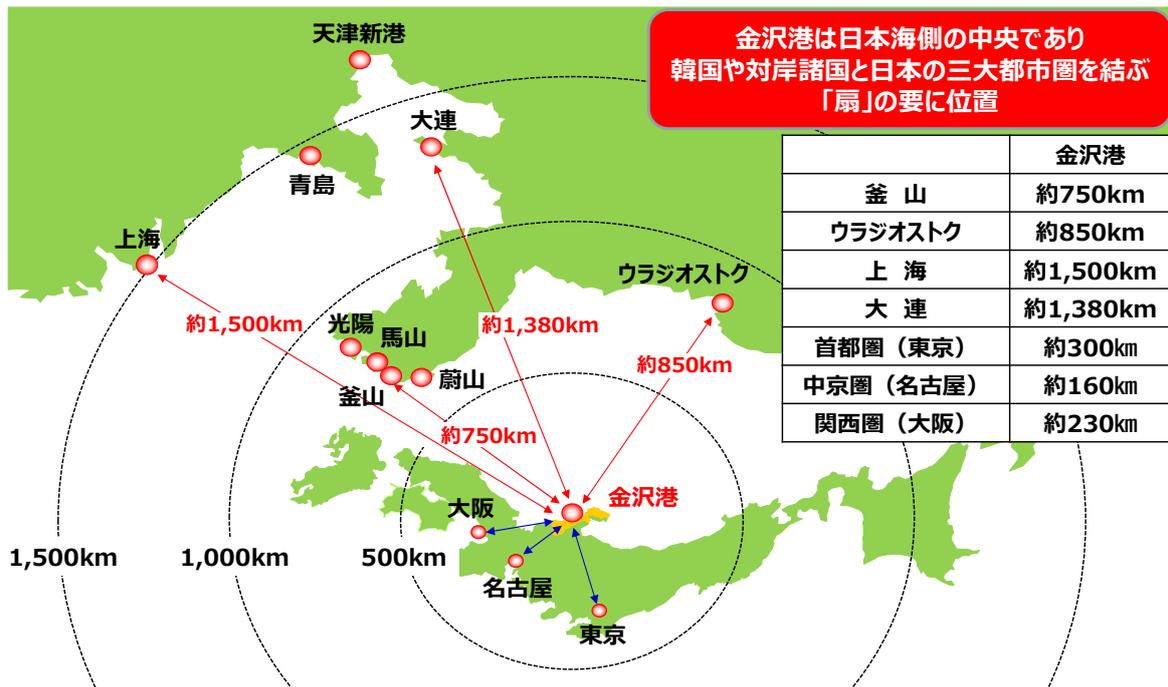


図 1-1 金沢港の位置

コンテナ航路は、韓国航路・中国航路が週 7 便、RORO 船については、韓国の釜山港、馬山港をつなぐ航路が週 2 便就航しています。

鉄道網としては、平成 27 年 3 月の北陸新幹線金沢開業により東京－金沢間が 2 時間半で結ばれ、令和 6 年 3 月には福井県の敦賀まで延伸したので、北陸新幹線を組み込んだ金沢港でのクルーズ利用（レール&クルーズ）がさらに増えていくと見込まれます。

道路網としては、関西圏や中京圏などと結ぶ、北陸自動車道、東海北陸自動車道、能越自動車道の広域ネットワークが構築されているほか、人やものの交流の拡大を一層盛んにしていくため、金沢市街地の外郭を形成する金沢外環状道路や、能登とを結ぶのと里山海道の 4 車線化、全国有数のものづくり産業が集積する加賀地域と金沢港を結ぶ加賀海浜産業道路の整備が進められており、今後、益々の金沢港の利用拡大が期待されています。



図 1-2 金沢港の位置



図 1-3 金沢港周辺道路ネットワーク図

## 1-1-2 金沢港の沿革

### ① 金沢港整備の契機（～開港まで）

昭和 29 年に旧大野港、旧金石港を合併し、金沢港となり、その後、昭和 38 年に豪雪に見舞われ、陸路が遮断したことから、海上輸送の重要性が認識され、金沢市及び加賀地方を背後圏とする物流拠点として、昭和 39 年に重要港湾の指定を受け、大野川の河口を掘り込んで整備を進め、昭和 45 年に開港しました。

### ② 金沢港の整備のはじまり（開港～昭和後期）

金沢港の整備は、昭和 45 年の石油岸壁の完成を皮切りに、昭和 50 年までに戸水岸壁や無量寺岸壁、大野岸壁が相次いで完成し、大型貨物船の接岸荷役に対応する体制が整いました。その後、引き続き、御供田岸壁や五郎島岸壁が完成し、現在の金沢港の原形が出来上がりました。

### ③ 金沢港における定期航路の就航の変遷（平成初期～平成中期）

昭和 63 年に長年の悲願だった対岸貿易の国際定期コンテナ航路が週 1 便体制で開設し、平成 12 年には、建設機械を運ぶため、コンテナ船以外で初となる RORO 船の北米航路が就航しました。

現在は、韓国航路週 4 便・韓国中国航路週 2 便・中国航路週 1 便であり、RORO 船は韓国航路が週 2 便体制と寄港便数も増え、金沢港の利便性が向上しています。

### ④ 船舶の大型化に対応した金沢港の整備（平成中期～現在）

大浜地区では、平成 19 年の世界的な建設機械メーカーである「コマツ」の金沢港への進出を契機に、地域産業の国際競争力強化や産業立地による地域活性化を図るため、大浜大水深岸壁の整備を行い、国際物流の拠点として、背後圏の経済活動に重要な役割を果たしています。また、平成 28 年には岸壁延伸工事が完成したことにより、貨物船の 2 隻同時着岸や大型クルーズ船の受入も可能となりました。現在は、さらなる物流機能の強化を図るため、航路水深-13m化に向け、国直轄事業により整備を進めています。

### ⑤ 近年の金沢港

近年は、コンテナ貨物取扱量やクルーズ船の寄港数が大きく増加しており、こうした変化に対応するため、平成 29 年に「金沢港機能強化整備計画」を策定しました。この計画では、乗船客の利便性向上や新たな賑わい創出のための金沢港クルーズターミナルの整備と、貨物荷役作業の効率化を図るための大型コンテナ上屋の整備が計画され、開港 50 周年を迎えた令和 2 年に完成しました。

その後、令和 4 年に「みなとオアシス金沢港」として登録されたほか、金沢港クルーズターミナルでは、多彩なイベントなどを開催し、令和 2 年 6 月の開館から 3 年余りで来館者数 200 万人を超える方々にお越しいただき、賑わいの拠点としての役割が定着してきました。また、クルーズ船についても、令和 5 年は日本海側トップクラスとなる 47 本が寄港しており、より一層の地域の活性化が期待されています。

1954年（昭和29年）	旧大野港、旧金石港が合併し金沢港が誕生	 <p>現在の金沢港</p> <p>昭和37年 金沢港の航空写真</p>
1963年（昭和38年）	三八豪雪で、海上輸送の重要性が認識	
1964年（昭和39年）	金沢港が港湾法による重要港湾に指定	
1970年（昭和45年）	関税法による開港に指定	
	石油岸壁（水深7m）4バース完成	
1971年（昭和46年）	県営1号上屋が供用開始	
1972年（昭和47年）	戸水岸壁（水深10m）2バース完成	
	金沢みなと開館が完成	
1973年（昭和48年）	無量寺岸壁（水深7.5m）1バース完成	
	石油岸壁（水深7m）2バース完成	
	県営穀物サイロが完成	
1974年（昭和49年）	大野岸壁（水深4.5m）3バース完成	
1975年（昭和50年）	無量寺岸壁（水深7.5m）2バース完成	
1978年（昭和53年）	御供田岸壁（水深10m）1バース完成	
1979年（昭和54年）	大浜埋立地工事が完成	
1980年（昭和55年）	河北潟防潮水門が完成	
1984年（昭和59年）	五郎島岸壁（水深9m）完成	
1985年（昭和60年）	県営2号、3号上屋が供用開始	
1988年（昭和63年）	韓国定期コンテナ貨物航路開設	
1990年（平成2年）	御供田岸壁（水深10m）1バース完成	
1992年（平成4年）	県営4号上屋が供用開始	
1995年（平成7年）	タイヤマウント式クレーンが供用開始	
1997年（平成9年）	中国定期コンテナ貨物航路開設	
1999年（平成11年）	御供田岸壁（水深10m）1バース完成	
	県営5号上屋が供用開始	
2000年（平成12年）	北米（東海岸）RORO航路開設	
2005年（平成17年）	ガントリークレーン1号機が供用開始	
2008年（平成20年）	大浜岸壁（水深13m）1バース完成	
2011年（平成23年）	韓国定期RORO貨物航路開設	
2012年（平成24年）	金石大野埋立用地Ⅰ期区間が完成	
2013年（平成25年）	トランスファークレーンが供用開始	
2016年（平成28年）	大浜岸壁（水深13m）0.5バース延伸	
2017年（平成29年）	「金沢港機能強化整備計画」を策定	
2018年（平成30年）	ガントリークレーン2号機が供用開始	
2019年（平成31年）	県営東部上屋が供用開始	
2020年（令和2年）	金沢港クルーズターミナルが完成	
	金沢港機能強化整備が完成	
	金沢港ライトアップの開始	
2022年（令和4年）	みなとオアシス金沢港を登録	

<p>昭和45年 金沢港の開港式</p> 	<p>平成17年 ガントリークレーン1号機が供用開始</p> 
<p>平成20年 大浜岸壁（水深13m）1バース完成 ※水深12mで暫定供用</p> 	<p>平成30年 ガントリークレーン2号機が供用開始</p> 
<p>平成31年 県営東部上屋が供用開始</p> 	<p>令和2年 金沢港クルーズターミナルが完成 無量寺岸壁の再整備が完成</p> 
<p>令和2年 金沢港ライトアップの開始</p> 	

図 1-4 金沢港の沿革

## 1-2 金沢港の利用状況

### 1-2-1 金沢港の土地利用状況

金沢港は、大きく10のエリアに区分されており、建設機械や産業機械、コンテナを取り扱う物流関連ゾーンや石油ふ頭を有するエネルギー関連ゾーン、また、クルーズターミナルなどが立地する交流拠点ゾーンや大野お台場公園や釣り護岸が整備された緑地レクリエーションゾーンなど様々な機能を有しています。

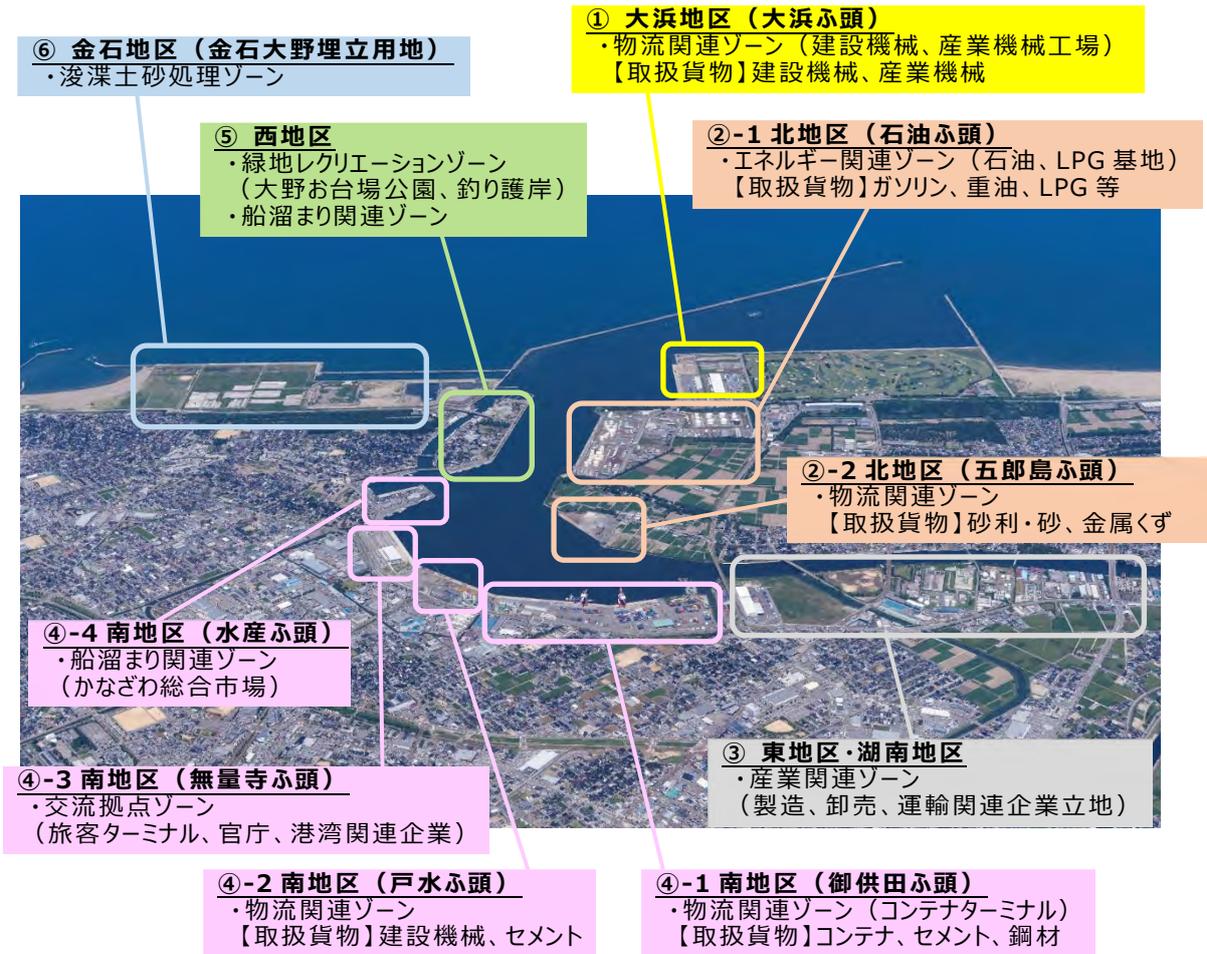


図 1-5 金沢港の土地利用状況

### ① 大浜地区（大浜ふ頭）：物流関連ゾーン

大浜ふ頭は、建設機械・産業機械を主に取り扱う場所です。また、大型クルーズ船の寄港としても利用されています。

○施設概要

- 岸壁水深 -13m  
(暫定-12m供用中)
- 岸壁延長 400m  
260m(平成20年完成)  
140m拡張(平成28年完成)
- 取扱貨物 建設機械、産業機械
- その他 大型クルーズ船の寄港地  
※無量寺の岸壁延長等が不足するとき

【位置図】

建設機械、産業機械の荷役

MSCベリッシマ (171,598GT、316m)

図 1-6 大浜ふ頭の現状

### ② - 1 北地区（石油ふ頭）：エネルギー関連ゾーン

石油ふ頭は、ガソリン・重油・LPG を主に取り扱う場所です。背後地は、エネルギー関連企業が立地しています。

○施設概要

- 岸壁水深 -7m
- 岸壁延長 600m(昭和45年完成)
- 取扱貨物 ガソリン・重油・LPG  
→タンク：約60基  
総貯蔵量：約22万キロリットル  
→石油関連企業が集積

【位置図】

石油ふ頭

石油を移入する輸送船

図 1-7 石油ふ頭の現状

## ② - 2 北地区（五郎島ふ頭）：物流関連ゾーン

五郎島ふ頭は、砂利・砂の移入、金属くずの輸出を主に扱う場所です。また、巡視船（海上保安庁）の係留場所としても利用しています。



図 1-8 五郎島ふ頭の現状

## ③ 東地区・湖南地区：産業関連ゾーン

東地区・湖南地区は、工業団地や木材団地が形成され、様々な企業（製造業、卸売業、運輸業等）が立地しています。



図 1-9 東地区・湖南地区の現状

#### ④ - 1 南地区（御供田ふ頭）：物流関連ゾーン

御供田ふ頭は、コンテナ貨物の輸出入のほか、セメントや鋼材などの移入を主に取り扱っています。



図 1-10 御供田ふ頭の現状

#### ④ - 2 南地区（戸水ふ頭）：物流関連ゾーン

戸水ふ頭は、建設機械の輸出のほか、セメントの移入を主に取り扱っています。

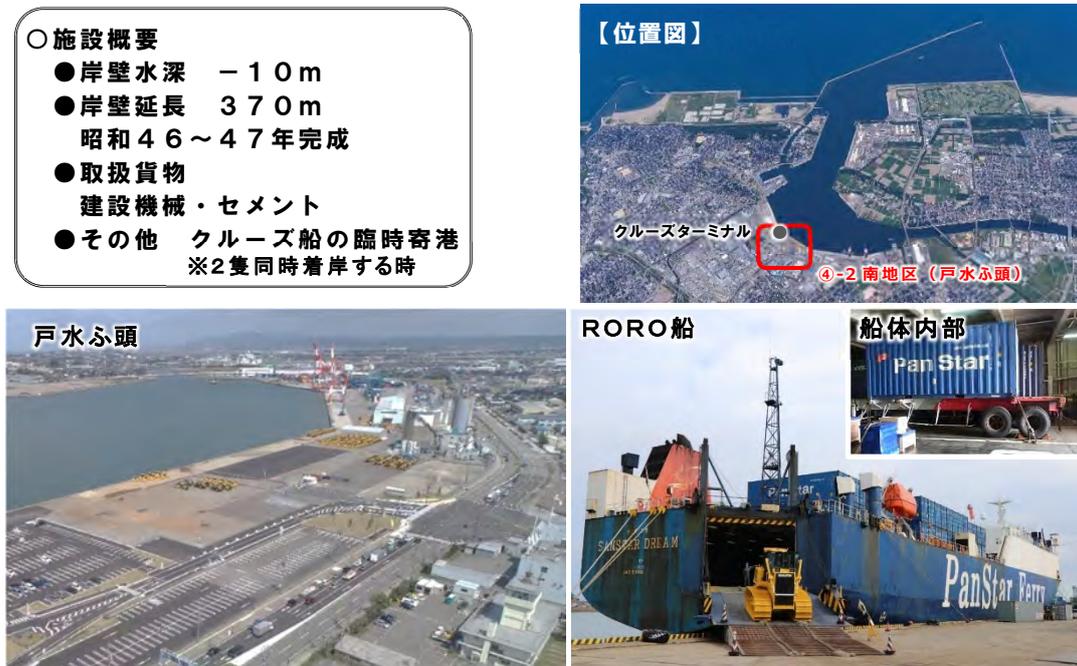


図 1-11 戸水ふ頭の現状

#### ④ - 3 南地区（無量寺ふ頭）：交流拠点ゾーン

無量寺ふ頭は、「金沢港クルーズターミナル（愛称：ひやくまんごくマリンテラス）」が整備され、クルーズ船が寄港しているほか、クルーズターミナル周辺には、港湾関連企業や官公庁が立地しています。



図 1-12 無量寺ふ頭の現状

クルーズターミナルの完成時、新型コロナが猛威を振るっており、クルーズ船の寄港が激減していましたが、クルーズターミナルを核とした様々なイベントを実施したことで、クルーズターミナルの来館者数は開館から3年余りで200万人を超えました。



図 1-13 クルーズターミナルでの賑わい創出の取組

④ - 4 南地区（水産ふ頭）：船溜まり関連ゾーン

水産ふ頭は、県内各地で水揚げされた新鮮な魚介類が集積する「かなざわ総合市場」や鮮魚等を販売する「いきいき魚市」が立地しています。



図 1-14 水産ふ頭の現状

⑤ 西地区：緑地レクリエーションゾーン・船溜まり関連ゾーン

西地区は、大野お台場公園や大野からくり記念館などが立地し、釣りが楽しめる釣り護岸が整備されています。

大野ふ頭は、官公庁船、作業船の船溜まりとして利用されています。



図 1-15 西地区の現状

## ⑥ 金石地区(金石大野埋立用地)：浚渫土砂処理ゾーン

金石大野埋立用地は、金沢港の浚渫土砂の受け入れ地であり、Ⅰ期エリアとⅡ期エリアに分かれています。

Ⅰ期エリアは埋立工事が完成しており、簡易グラウンドや芝生広場、ブロック製作ヤードとして暫定利用しており、Ⅱ期エリアは大浜航路の浚渫（-12m→-13m）により発生した土砂を現在も受け入れ、埋立工事を実施しています。

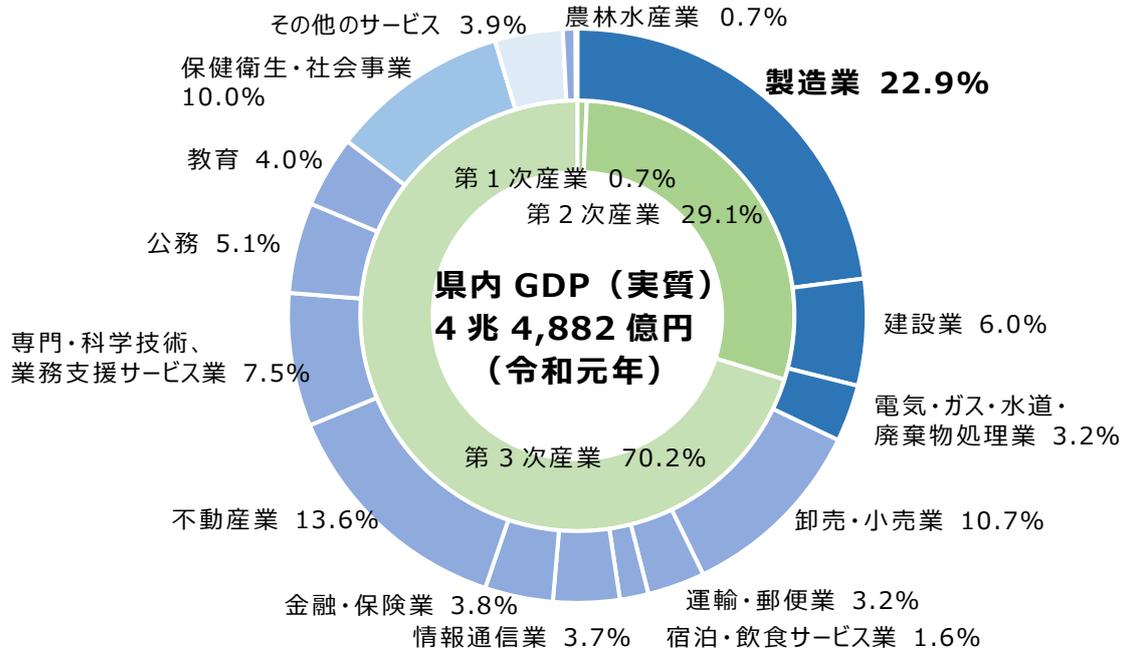


図 1-16 金石大野埋立用地の現状

### 1-2-2 企業の立地状況

石川県の産業は、繊維や機械などの製造業の割合が最も高く、繊維製品の一大産地であるとともに、機械・電子機器メーカーなど多くの企業が立地しています。

金沢港の背後には、建設機械・産業機械を製造・輸出する企業をはじめ、セメント会社やエネルギー会社などが立地しています。



出典：石川県産業振興指針

図 1-17 石川県の県内 GDP



図 1-18 金沢港の主な立地企業

### 1-2-3 取扱貨物量の推移

金沢港の取扱貨物量は、近年、年間 300～400 万トンの中で推移しています。外貨(輸出入)貨物量は、平成 16 年から令和 4 年にかけて 2 倍以上に伸びています。主要貨物は、輸出は約 6 割が建設機械、産業機械、輸入は約 2 割が糸、紡績機器の部品、移入は約 8 割がガソリンなどの石油製品となっています。

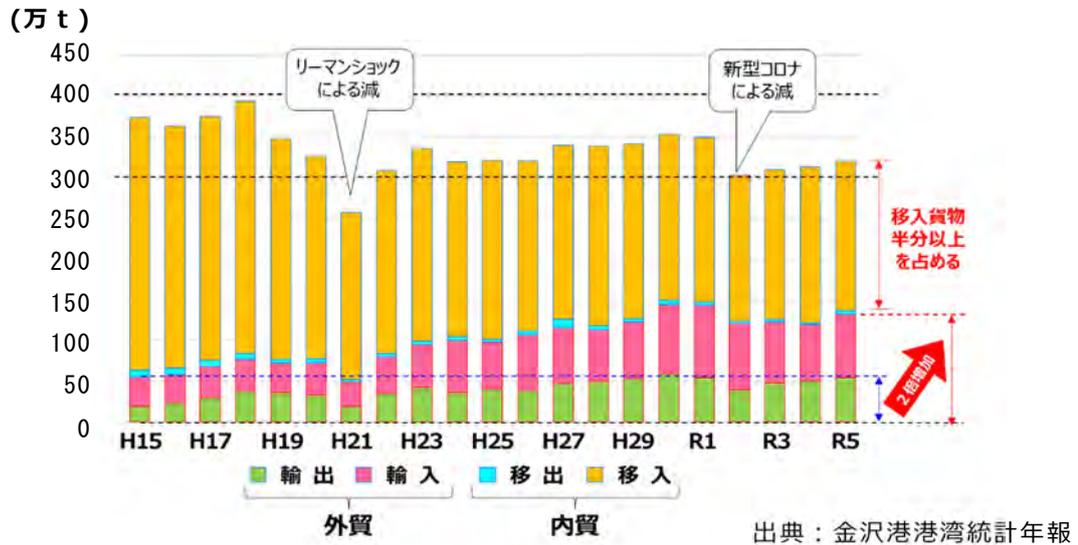


図 1-19 取扱貨物量の推移

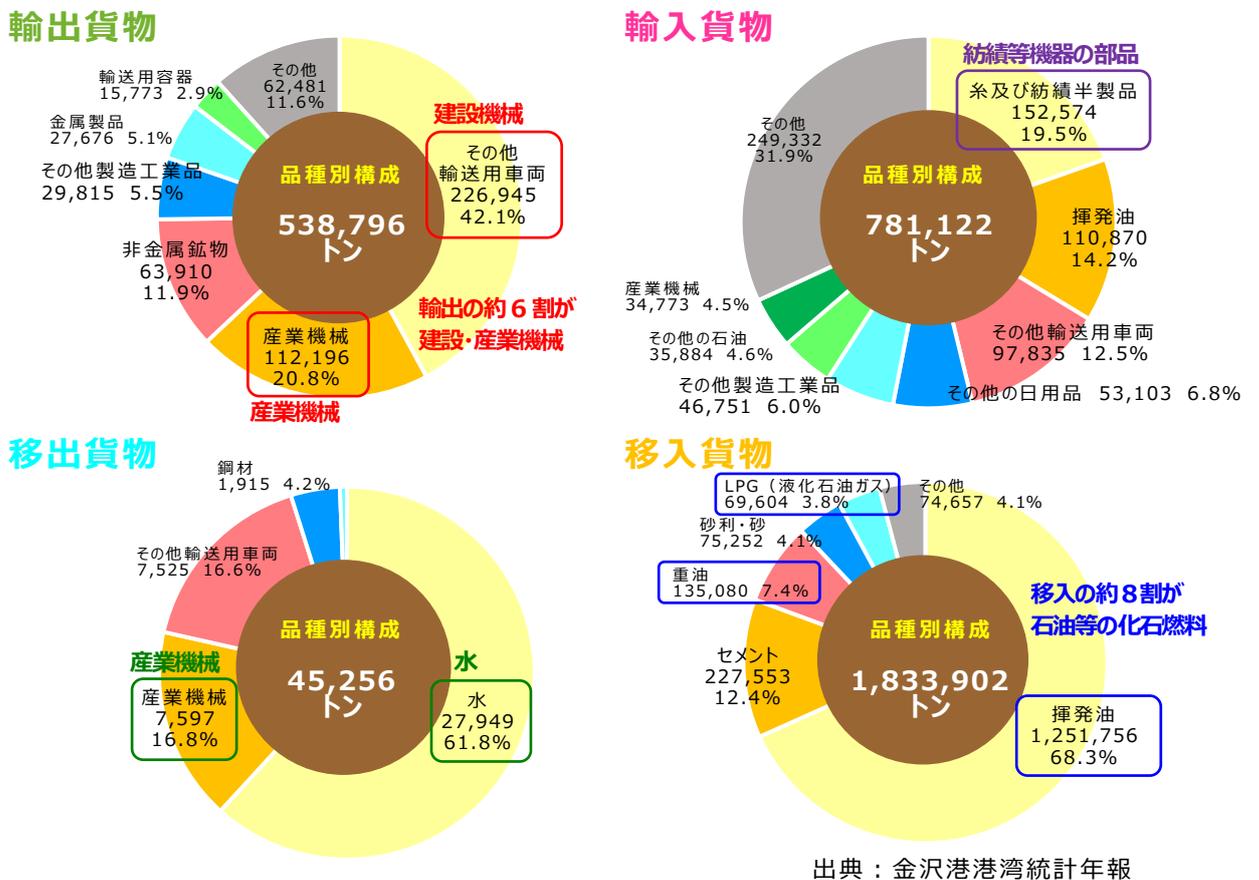


図 1-20 取扱貨物種別割合 (令和 5 年実績)

### 1-2-4 コンテナ取扱貨物量の推移

金沢港のコンテナ取扱貨物量は、平成19年の世界的な建設機械メーカー「コマツ」の金沢港進出を契機に、これまで約2倍に増加しています。

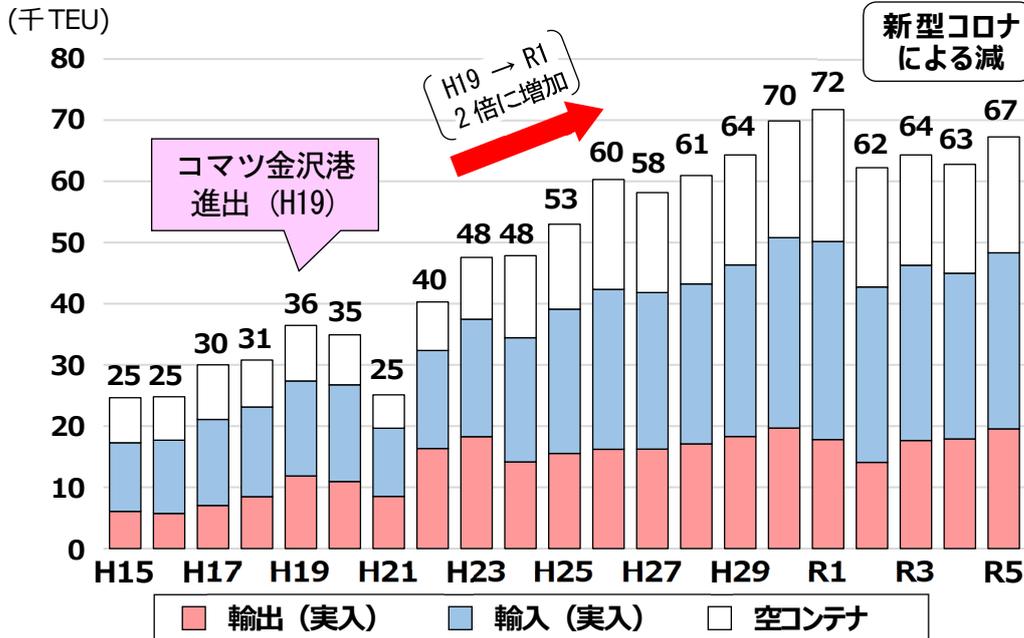


図 1-21 コンテナ取扱貨物量の推移

国際定期航路は、韓国や中国航路など4航路・週9便が運航しています。

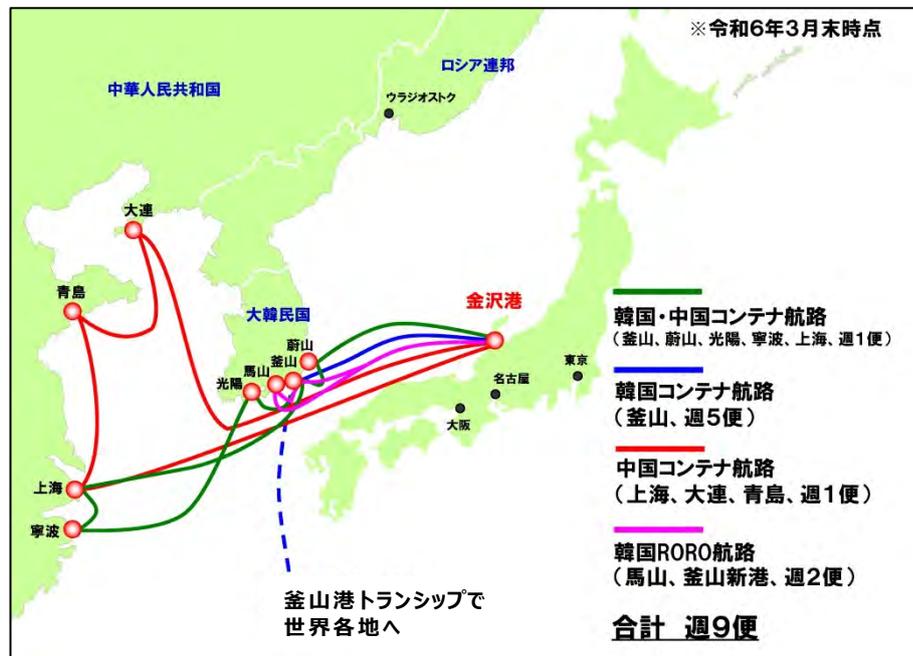


図 1-22 国際定期航路の就航状況

### 1-2-5 金沢港定期コンテナ船の大きさ

金沢港を利用する定期コンテナ船の大きさは、平成25年から令和5年にかけて約1.3倍に大型化が進んでいます。



図 1-23 金沢港定期コンテナ船航路の船型推移

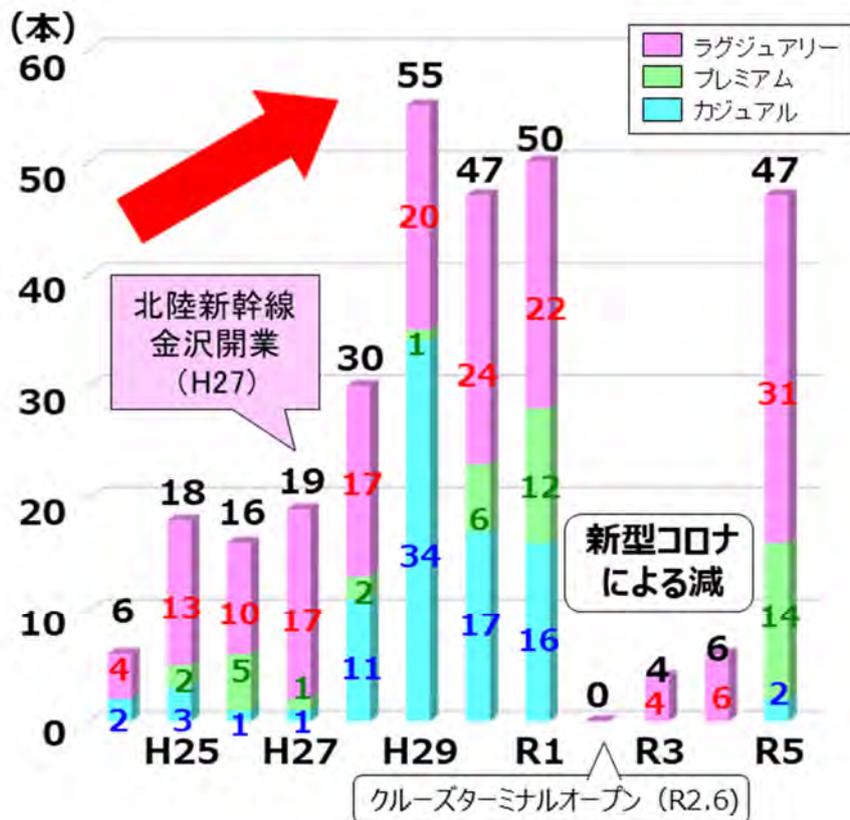
※ GT …… Gross Tonnage の略。船全体の容積を示し、船の大きさを示す指標に用いられる。  
100 立方フィートまたは 2.83 立方メートルを 1 トンとする。

### 1-2-6 クルーズ船の寄港動向

金沢港のクルーズ船の寄港については、アジアの経済発展を背景にクルーズ需要が高まり、欧米船社のアジア進出の本格化とともに、北陸新幹線金沢開業による「レール&クルーズ」などにより、寄港数が急増（ピーク時：55本(H29)）しています。

令和2～4年にかけてはコロナ禍の影響により寄港数が大幅に減少しましたが、令和5年には、47本が寄港し、今後は、クルーズ需要が回復するものと期待されています。

また、金沢港に寄港する船の特色として、欧米富裕層が乗船するラグジュアリー船の比率が多くなっています。



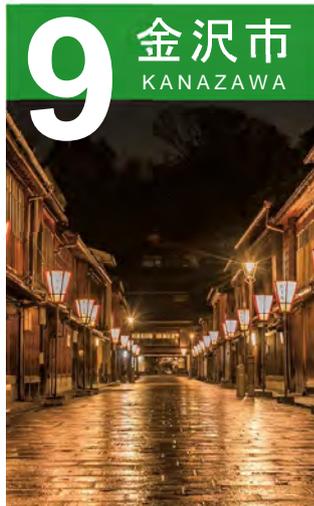
※本数：金沢港に寄港するクルーズ商品本数

図 1-24 金沢港へのクルーズ船の寄港実績

### 1-3 金沢港を取り巻く環境

#### 1-3-1 観光都市としての人気

日本の主要都市（136 都市）を対象として、その都市特性を明らかにする「日本の都市特性評価」を実施（森記念財団都市戦略研究所）しており、金沢市は、「歴史と伝統、自然環境など、様々な魅力が揃った総合型都市」として、第9位にランクインされるなど、全国的にも魅力のある観光都市と評価されています。



#### 歴史と伝統、自然環境など、様々な魅力が揃った総合都市

金沢市は、強みである**文化・交流**はもとより、他の全ての分野においても平均を上回っていることから、弱みがほとんどない都市であるといえる。中でも、**文化・交流**における文化・歴史・伝統への接触機会や魅力度・認知度・観光意欲度、**環境**の空気のきれいさや、自然環境の満足度、**経済・ビジネス**の高齢者就業率、**研究・開発**のグローバルニッチトップ企業数などの評価が高いことから、歴史と伝統が色濃く残り、自然環境も豊かな一方で、高齢者やユニークな企業など幅広い人材が活躍していることがうかがえる。

#### 分野別の順位・偏差値



出典：日本の都市特性評価 2023（森記念財団都市戦略研究所）

図 1-25 日本の都市特性評価による金沢市の評価

#### 1-3-2 金沢港の金沢都心部への近接性

金沢港は本州日本海側の中心に位置し、港からわずか 5～6 km 圏内に多くの観光客が訪れる人気の高い観光資源が立地しており、地理的優位性も兼ね備えています。

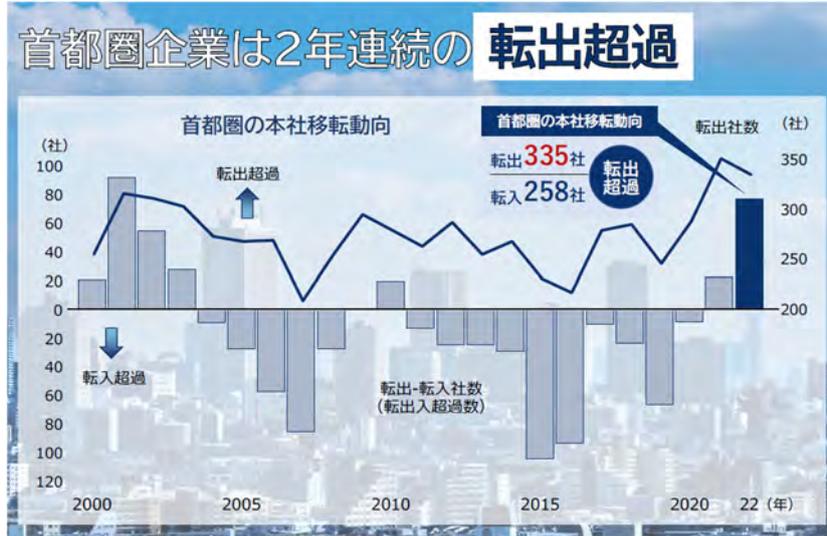


出典：国土地理院地図及び金沢市観光公式サイト（金沢旅物語）を基に作成

図 1-26 金沢都心部への近接性

### 1-3-3 生産拠点の見直しの動向（首都圏⇒地方）

新型コロナウイルス感染症の感染拡大で、本社機能や主要拠点が首都圏に集中することの脆弱性が認知されたことや、地方で新たなビジネスに挑戦したいといった移転需要も底上げし、首都圏企業は2年連続の転出超過となっています。

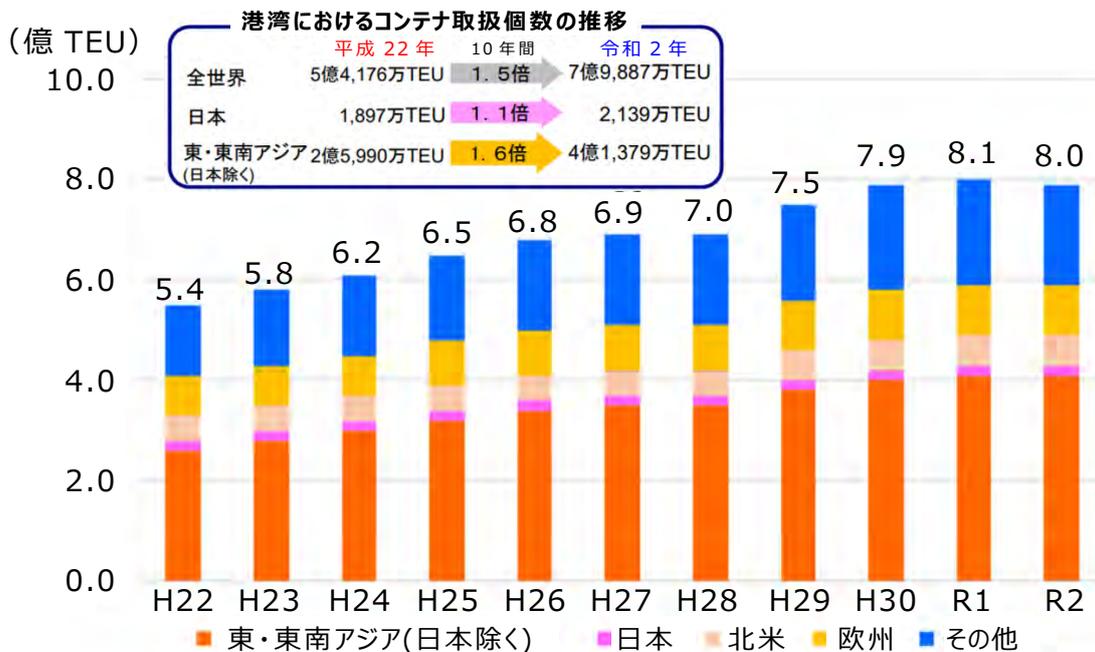


出典：首都圏・本社移転動向調査（2022年、帝国データバンク）

図 1-27 首都圏企業の転出状況

### 1-3-4 世界のコンテナ取扱個数の推移

世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は、平成22年から令和2年の10年間で1.5倍に増加しているなど、世界的にコンテナ貨物量は増加傾向となっています。



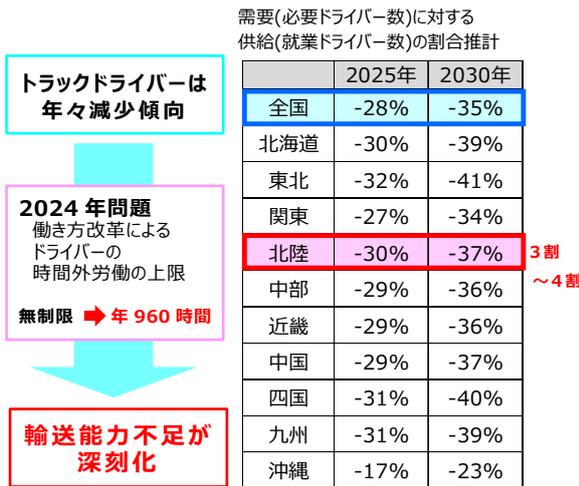
出典：国土交通省港湾局

図 1-28 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

### 1-3-5 ドライバー不足等によるモーダルシフトの促進

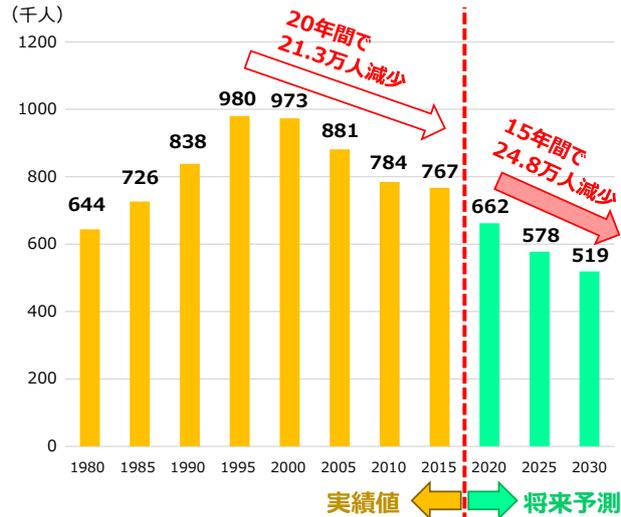
令和 6(2024)年 4 月に適用開始の働き方改革関連法により、トラックドライバーの労働時間上限規制が適用されるため、更なる労働力不足が懸念されており、今後、トラックによる陸上輸送から海上輸送や鉄道輸送へモーダルシフトが進む可能性があります。

令和 12(2030)年にはドライバーの供給不足により北陸では 3 割～4 割の貨物が運べなくなると予測されています。



出典：トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方 (株)野村総合研究所

図 1-29 トラックドライバー不足による影響図



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会(国土交通省)

図 1-30 道路貨物運送業の運転従事者数の推移

### 1-3-6 カーボンニュートラルな社会

県では、令和 4 年 9 月に改定した石川県環境総合計画に基づき、金沢港においても、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素・アンモニア等をはじめとした次世代エネルギーの受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成が求められています。



写真提供：HySTRA

図 1-31 次世代エネルギーへの転換

### 1-3-7 広域幹線道路網の構築

令和4年11月に金沢外環状道路海側幹線がつながり、物流拠点である金沢港と背後圏とのアクセスが向上しました。当該道路は交通の円滑化を図るため、引き続き四車線化の整備を進めています。そのほか、ものづくり企業が集積する加賀地域と金沢港とを結ぶ海側の南北幹線として、加賀海浜産業道路も整備を進めており、今後、さらなる金沢港へのアクセス向上が期待されています。

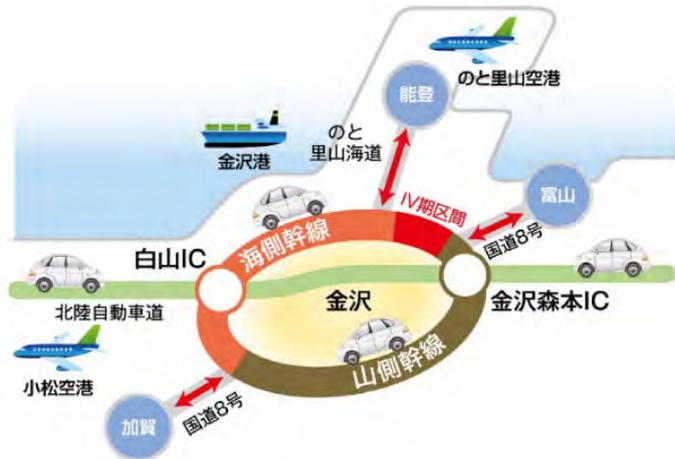


図 1-32 金沢外環状道路による加賀-金沢-能登の連携イメージ

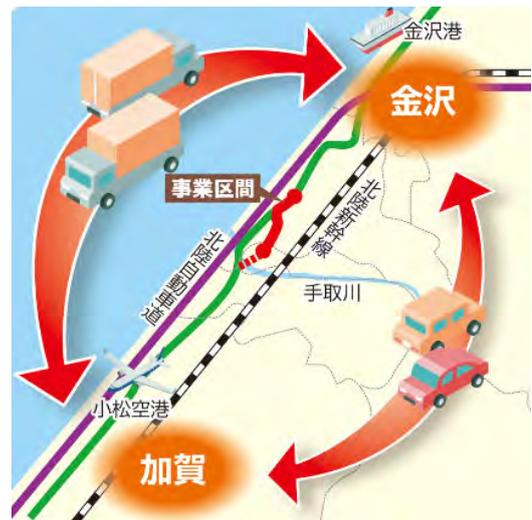
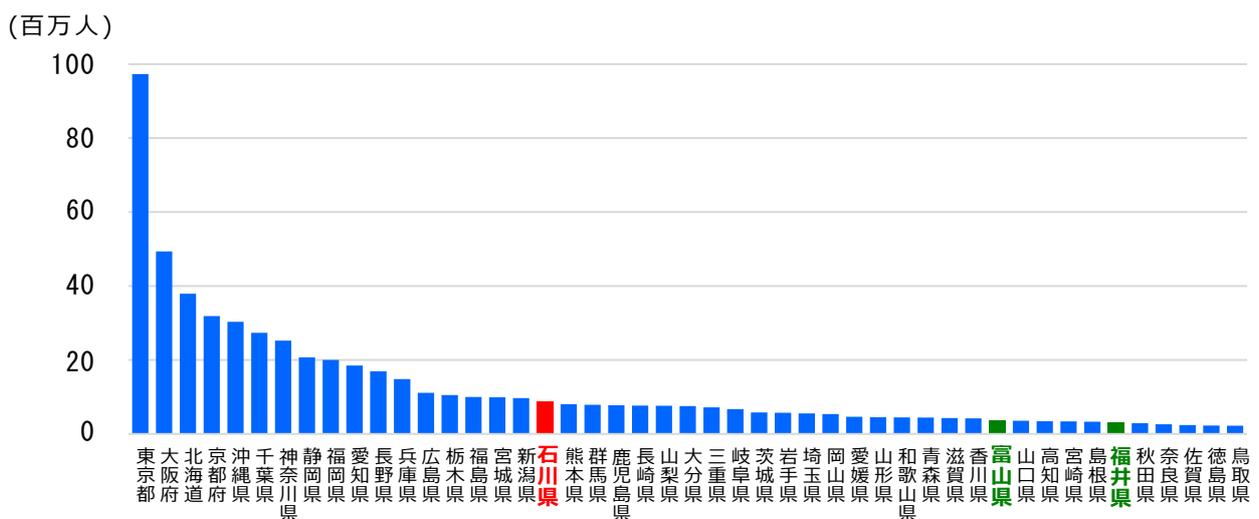


図 1-33 加賀海浜産業道路による加賀地域と金沢港の連携イメージ

### 1-3-8 石川県の観光需要

都道府県別延べ宿泊者数（R5）において、石川県は18番目の多さとなり、北陸3県（石川、富山、福井）の中では、石川県が最も多く、石川県の観光需要が高まっています。



出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）を基に作成

図 1-34 都道府県別延べ宿泊者数（R5）

### 1-3-9 インバウンドの回復による消費拡大

コロナ前（令和元年）の外国人延べ宿泊者数は76万7千人となっており、北陸新幹線金沢開業前（平成26年）比で2.6倍に増加しています。

また、石川県では、国の水際措置の大幅緩和（令和4年）を踏まえ、令和7年外国人宿泊者数の目標値を100万人としており、今後、外国人宿泊者数の増加に併せて観光消費も増加することが見込まれます。

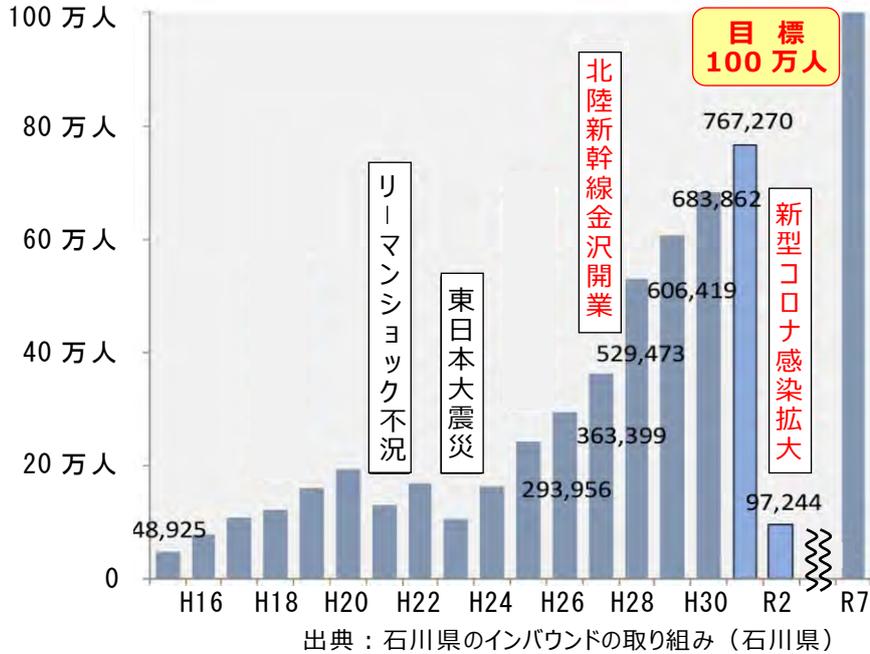


図 1-35 石川県の外国人宿泊者数の推移

### 1-3-10 旅行ニーズの多様化

船会社が主催するオプションツアーの行き先は、兼六園やひがし茶屋街といった金沢市内のほか、加賀・能登方面、さらには岐阜県白川郷、富山県黒部アルペンルートなど代表的な観光地が主流でありましたが、金石大野地区周辺の観光資源を活用したモニターツアーや、かなざわ総合市場における県漁協と連携したセリ見学ツアーが開催されるなど旅行ニーズの多様化が進んでおります。



図 1-36 金石大野地区のモニターツアー



図 1-37 夜セリ見学ツアー

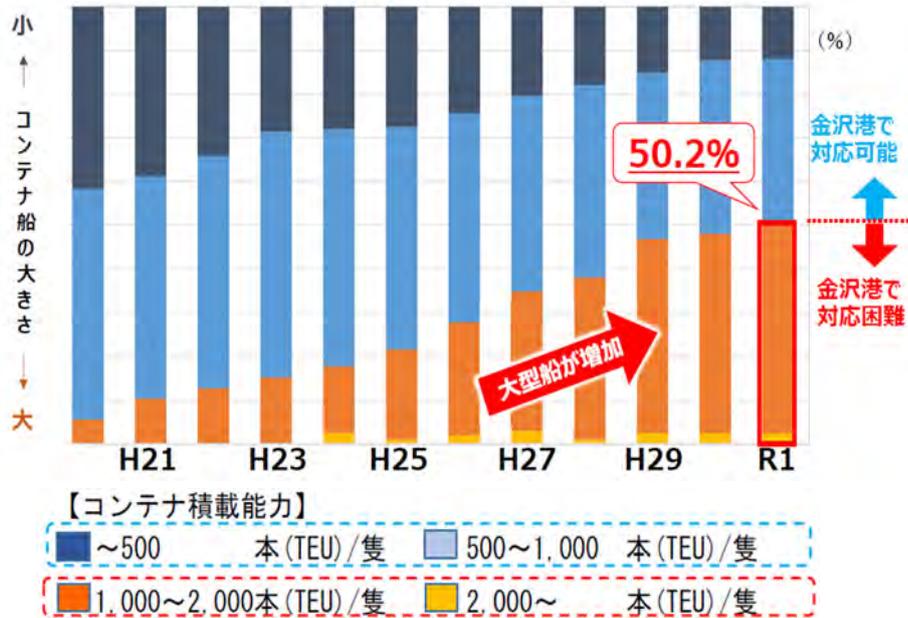
### 1-3-11 コンテナ船等の大型化

日本に寄港している韓国・中国航路のコンテナ船は年々大型化が進んでいます。

現在は太平洋側に寄港するコンテナ船が大型化している状況にありますが、今後、太平洋側に就航していた大型コンテナ船が日本海側へ配船される可能性があります。

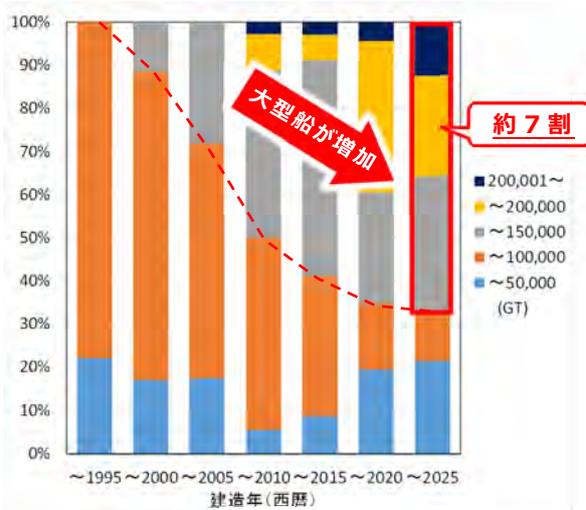
クルーズ船は建造年別船型構成比をみると近年 10 万トン以上の大型クルーズ船比率が増加しており、大型化が進んでいます。

また、RORO 船についても、建造年別船型構成比は近年 6 万トン以上の比率が大きくなってきていることから大型 RORO 船が増加しています。



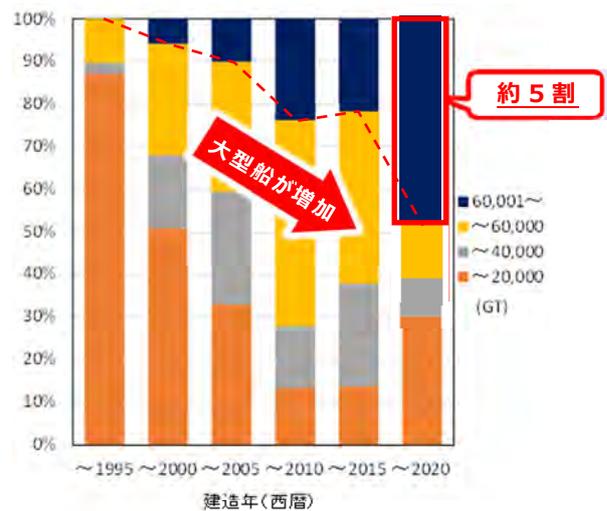
出典：国際輸送ハンドブックを基に作成

図 1-38 日本に寄港している韓国・中国航路のコンテナ船の動向



出典：IHS データを基に作成

図 1-39 クルーズ船の建造年別船型構成比



出典：IHS データを基に作成

図 1-40 RORO 船の建造年別船型構成比

## 1-4 金沢港の地理的特性

### 1-4-1 金沢港の風況

日本海側では、冬季における季節風により風浪が卓越しており、夏季に比べ、船舶の航行や荷役作業に影響を及ぼしています。近年においても、荷役障害のほとんどが冬季の強風によるものとなっています。

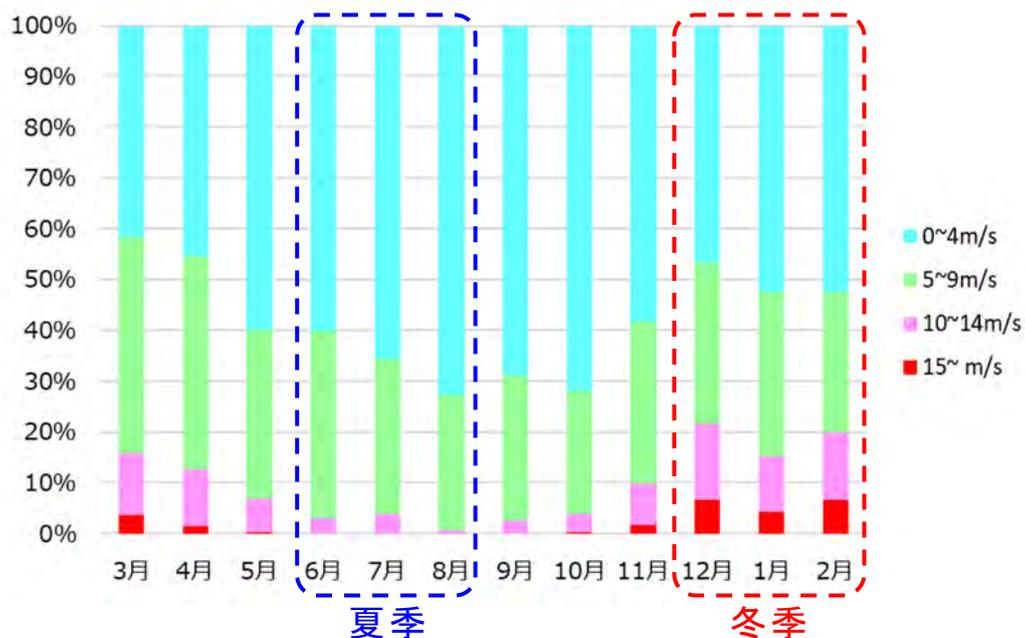


図 1-41 金沢港の風況

## 第2章 ニーズ調査

### 2-1 調査内容

#### <企業・関係団体へのヒアリング等調査>

ヒアリング先：金沢港を利用している荷主企業（20社）

金沢港の利用が今後期待できる荷主企業（11社）

船会社（8社）、荷主会社（1社）、エネルギー関連企業（2社）

地元まちづくり団体、経済団体、関係協議会などを対象



#### <県民アンケート調査>

調査時期：令和5年5月30日～7月2日

調査方法：WEBアンケート、現地アンケート

調査対象：石川県LINE登録者、県政モニター、金沢港内の来訪者、地元町会、  
地元高校等

回収数：3,587件（男性52%、女性47%、不明1%）

#### <クルーズ船乗船客アンケート調査>

調査時期：令和5年9月13日～10月4日

調査方法：現地アンケート

調査対象：クルーズ船乗船客

回収数：203件

## 2-2 調査結果

### 2-2-1 企業・関係団体へのヒアリング等調査

#### (1) 荷主企業

将来における金沢港の新規利用・拡大の可能性の有無について確認したところ、約 3 割の企業から「新規利用や利用拡大の可能性はある」との回答がありました。

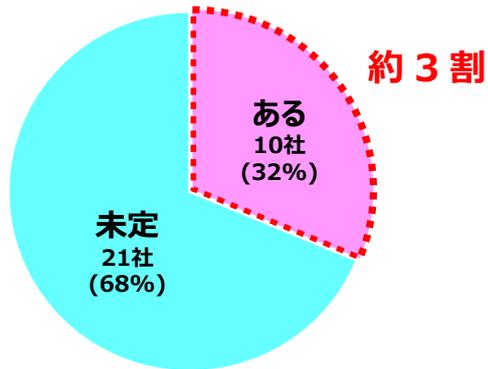


図 2-1 将来的に金沢港の新規利用・拡大の可能性の有無

荷主企業からは、以下について要望する意見がありました。

- ・ 他貨物船と希望時間が重なった時の調整が困難。同時に荷揚げできる体制を整えてほしい。
- ・ 東南アジアや台湾、北米、欧州向けの直行便を開設してほしい。
- ・ 既存航路を増便してほしい。
- ・ 貨物搬入を柔軟に対応できるよう倉庫の不足に対応してほしい。

## (2) 船社

船社からは課題・要望として以下の意見がありました。

- ・ 今後、大型コンテナ船への変更の可能性があるため、大型コンテナ船が対応できる岸壁が必要。
- ・ 大浜と戸水の両方で荷積作業を行うことがあるため、貨物ヤードを集約すれば効率的になる。
- ・ 老朽化した港湾施設の補修（防舷材、係船柱）を計画的にお願いしたい。
- ・ 水深が浅くなっており、大きめのチャーター船を手配できない。
- ・ 搬出入する貨物の自動読取システムやターミナルと船会社の状況をデジタル化してほしい。
- ・ 航路が狭く、事故の発生に繋がる可能性が高い。

## (3) 荷役会社

荷役会社からは課題・要望として以下の意見がありました。

- ・ 御供田ふ頭の岸壁水深が浅く、また、ヤードが狭くいびつなため、作業効率が悪い。
- ・ セメント船と鋼材船は同じ岸壁を使用しているため、輻輳した場合は、荷役作業に支障が生じている。
- ・ 五郎島ふ頭においては、海上保安庁巡視船と砂利・砂等の貨物船が利用するため、巡視船専用の停泊岸壁が必要である。
- ・ 岸壁形状により、ガントリークレーンの相互利用が出来ず、また、離着岸が難しい。
- ・ 作業員不足が原因で、荷主や船会社の期待に応じることが難しくなっている。
- ・ 御供田ふ頭 3号岸壁東側の水域は水深が浅く、狭いため回頭しにくい。離岸時、船舶が座礁する可能性もある。

## 2-2-2 県民アンケート調査

### (1) 金沢港への訪問経験、訪問頻度

約7割が金沢港に来たことがあり、そのうち、約6割が年に数回以上来ていました。また、年齢階層別では若年層の訪問頻度が少ない傾向が見られました。

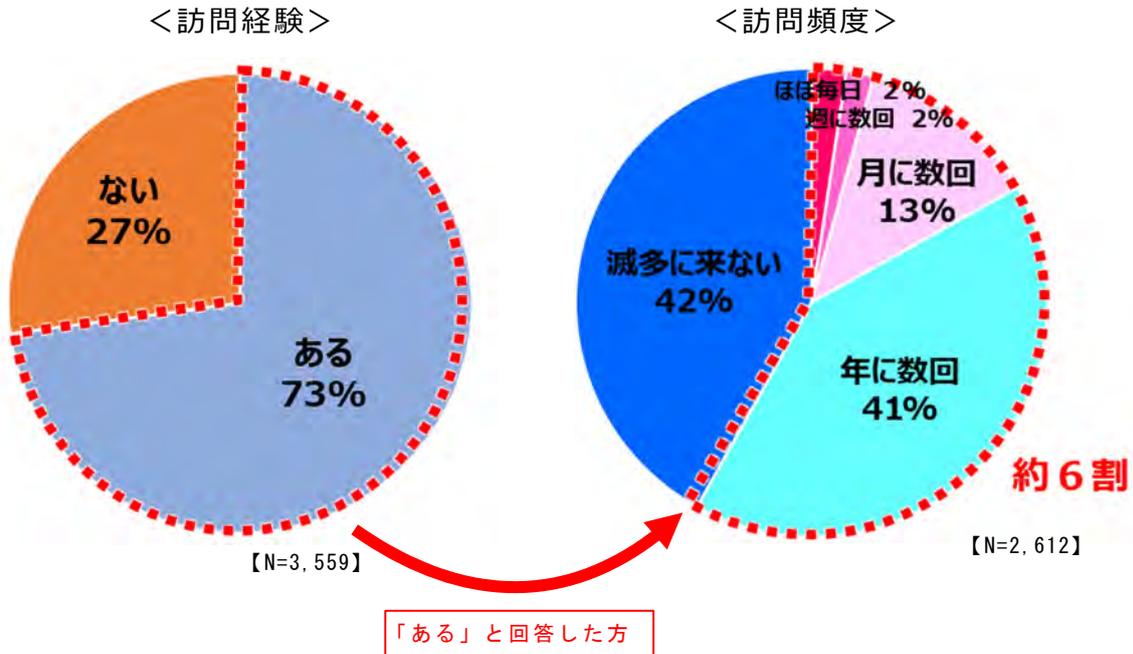


図 2-2 金沢港への訪問経験、訪問頻度（訪問したことがあると回答した方）

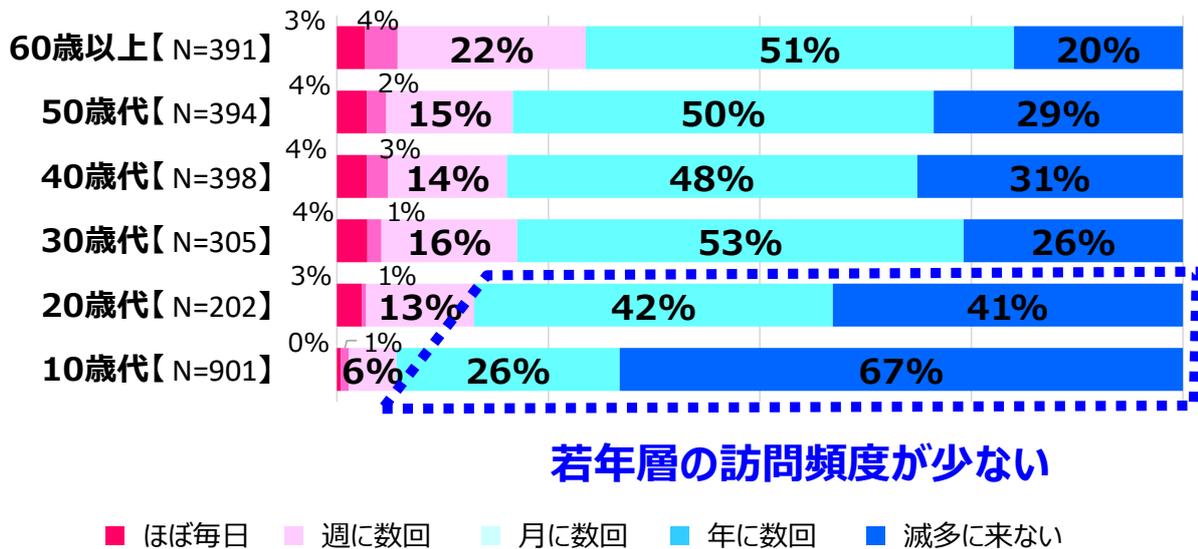


図 2-3 年齢別金沢港への訪問頻度（訪問したことがあると回答した方）

## (2) 金沢港への主な訪問目的

主な訪問目的としては、金沢港の賑わいに資する観光、催し物、食事の目的で来られた方が約5割で、次いで散歩、休憩といった憩いを目的に来られた方が約4割となりました。

居住地が金沢港に近いほど、「散歩」や「休憩」で訪れる割合が高く、遠方から来られた方ほど、「観光」、「催し物」などで訪れるとの回答が多くありました。

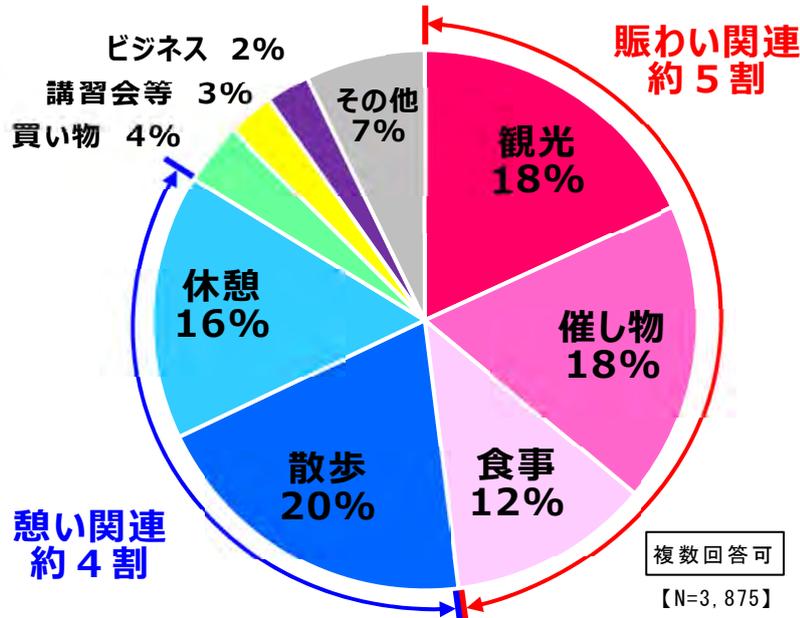


図 2-4 金沢港への主な訪問目的

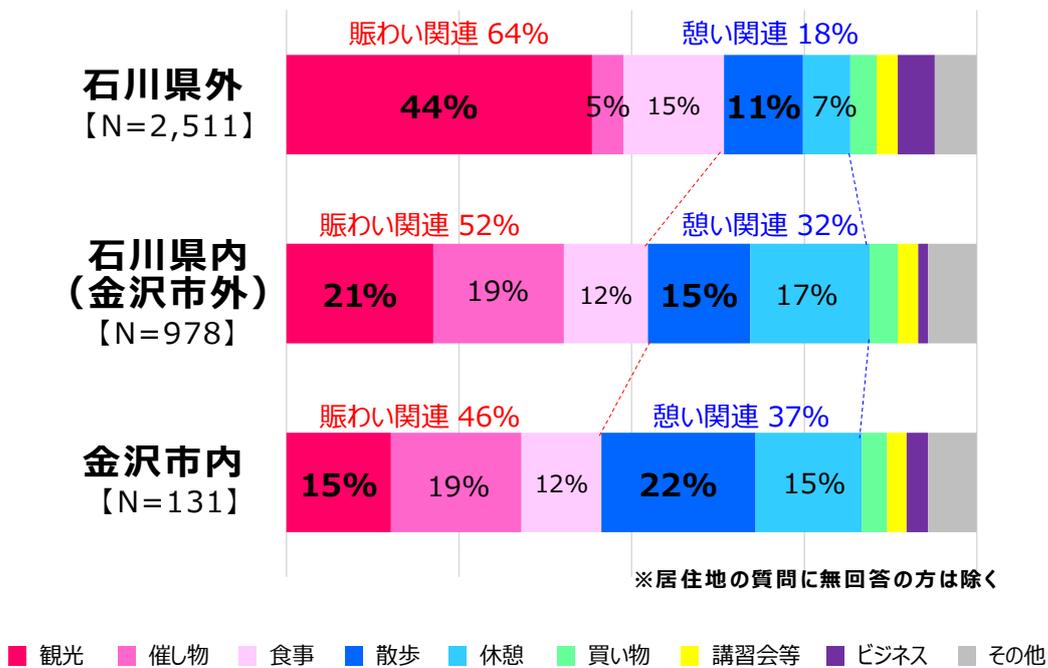


図 2-5 居住地別金沢港への主な訪問目的

### (3) 金沢港までの主な移動手段

「自家用車（バイク）（75%）」が最も多く、次いで「自転車（11%）」、「徒歩（8%）」、「路線バス（3%）」となりました。

一方、県外の方の移動手段は、自家用車に次いで、路線バスやその他の観光バス、タクシーの利用が多く見られました。

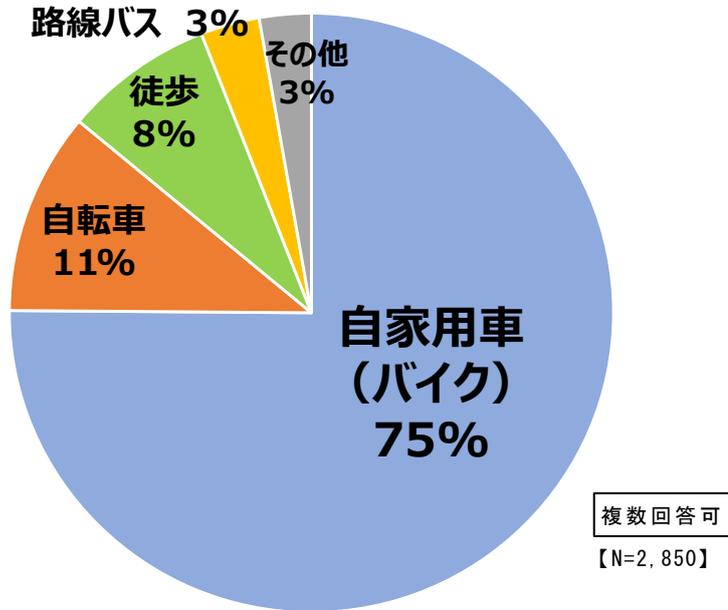


図 2-6 金沢港までの主な移動手段

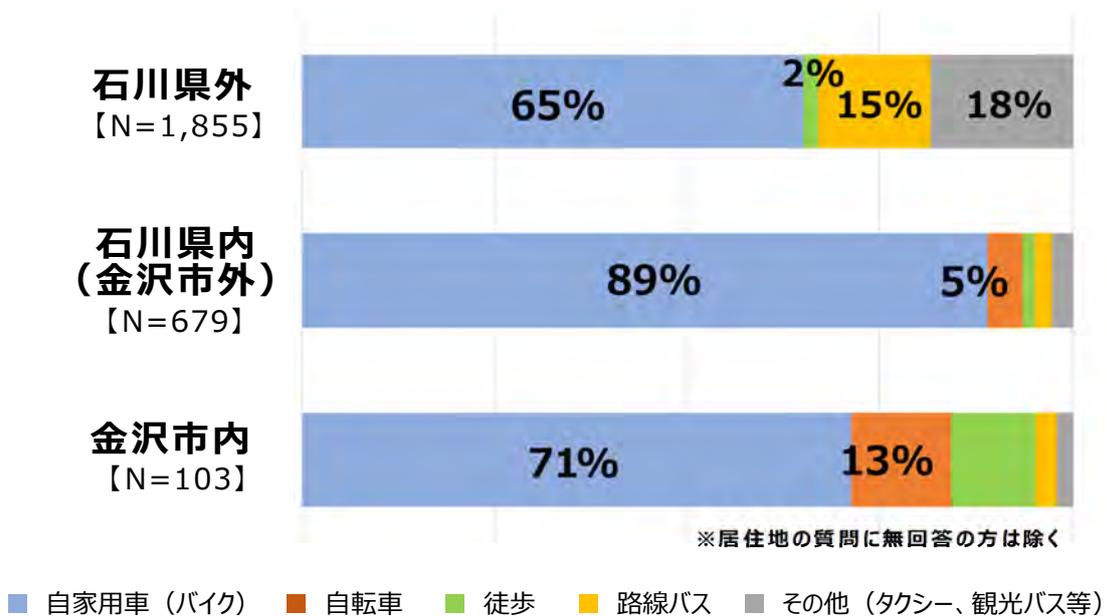


図 2-7 居住地別金沢港までの主な移動手段

#### (4) 金沢港の問題点

「物販施設の不足（41%）」が最も多くなりました。次いで、「交通の便が悪い（22%）」、「休憩施設の不足（21%）」との回答が多く見られました。

年齢別における特筆した傾向は特段無く、いずれの世代も「物販施設の不足」を問題視していることがわかりました。

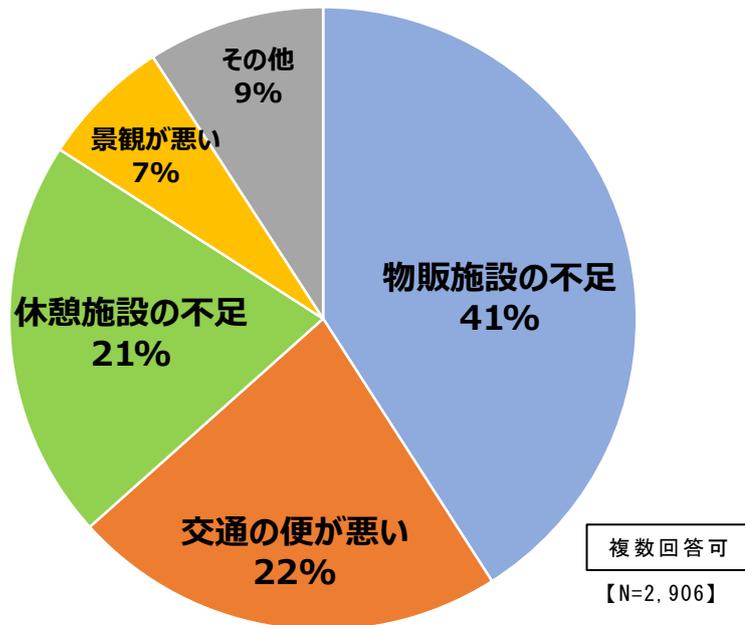


図 2-8 金沢港の問題点

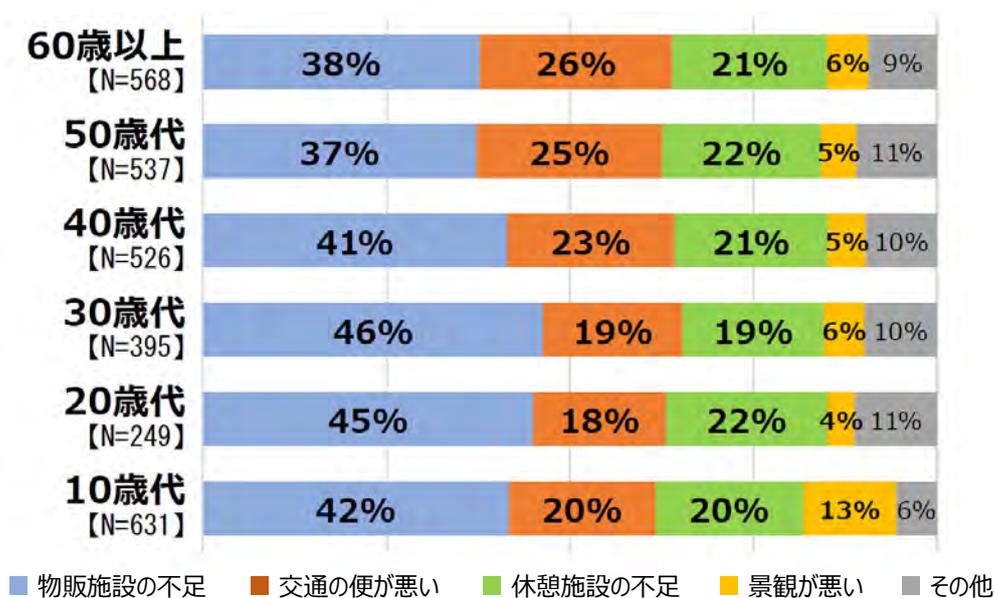


図 2-9 年齢別金沢港の問題点

### (5) 金沢港への交通の利便性

約2割が交通の利便性に不満を感じており、特に年齢層が高くなるにつれ、不満と感じる割合が高い結果となりました。

不満を感じている方からは、「路線バス（49%）」の改善を求める声が多く寄せられたほか、「駐車場（12%）」や「アクセス道路（12%）」の改善を求める意見も多く見られました。

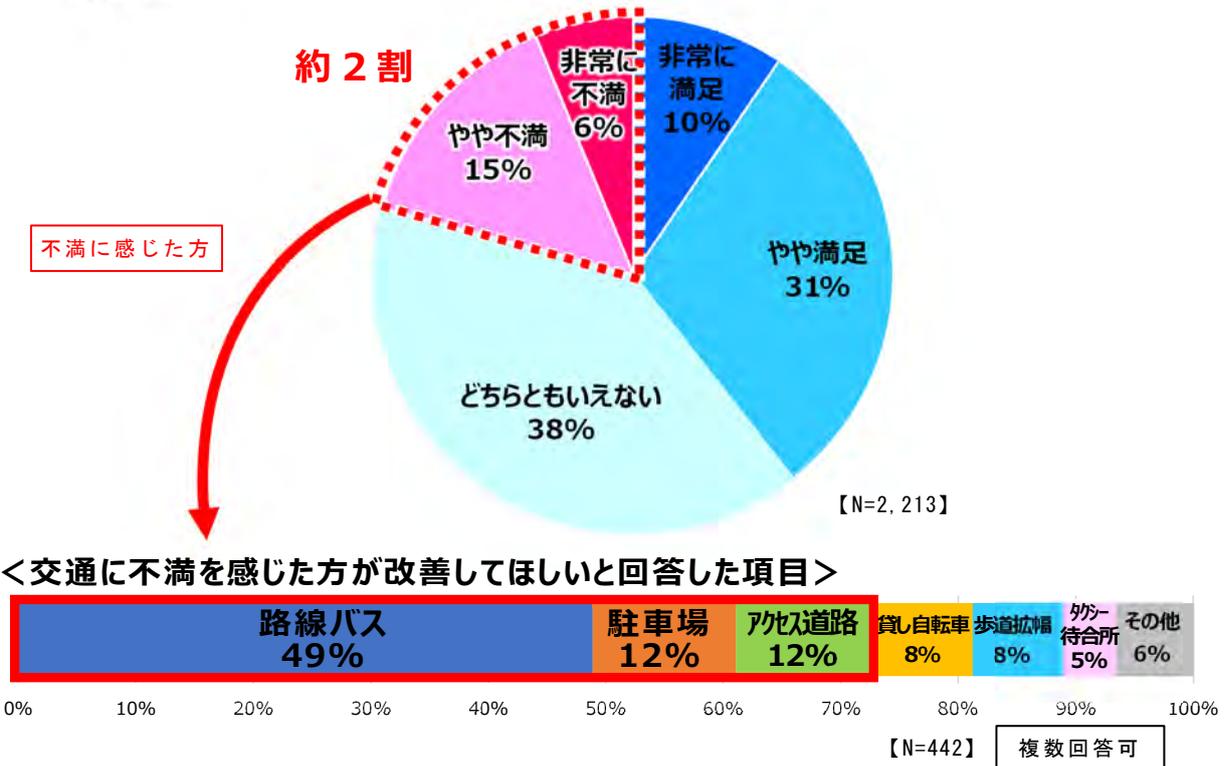


図 2-10 金沢交通の利便性と不満を感じた方が答えた改善点

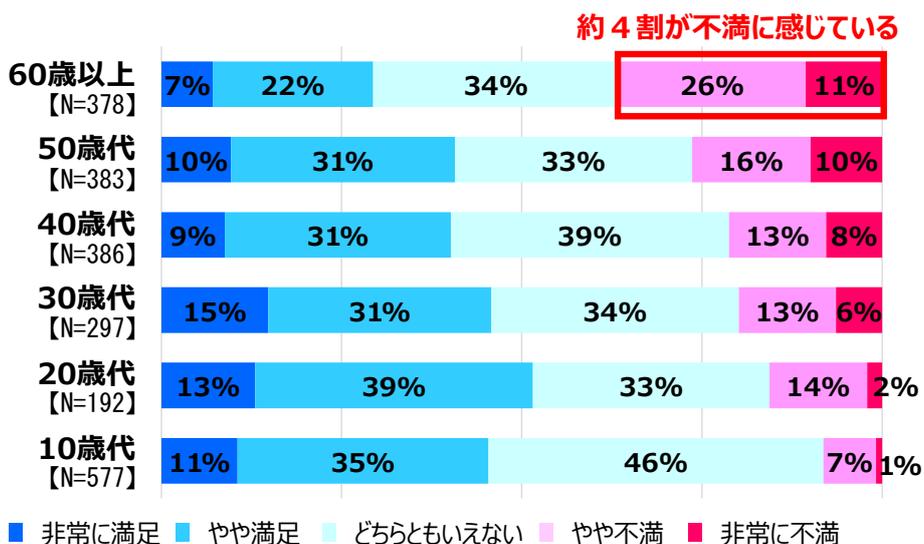


図 2-11 年齢別金沢港への交通の利便性

### (6) 金沢港の景観

約1割が金沢港の景観に不満に感じており、不満に感じている方からは、「視点場が少ない（23%）」、「色彩が不統一（18%）」、「建物の老朽化（17%）」、「自然が少ない（16%）」などの回答が多くありました。

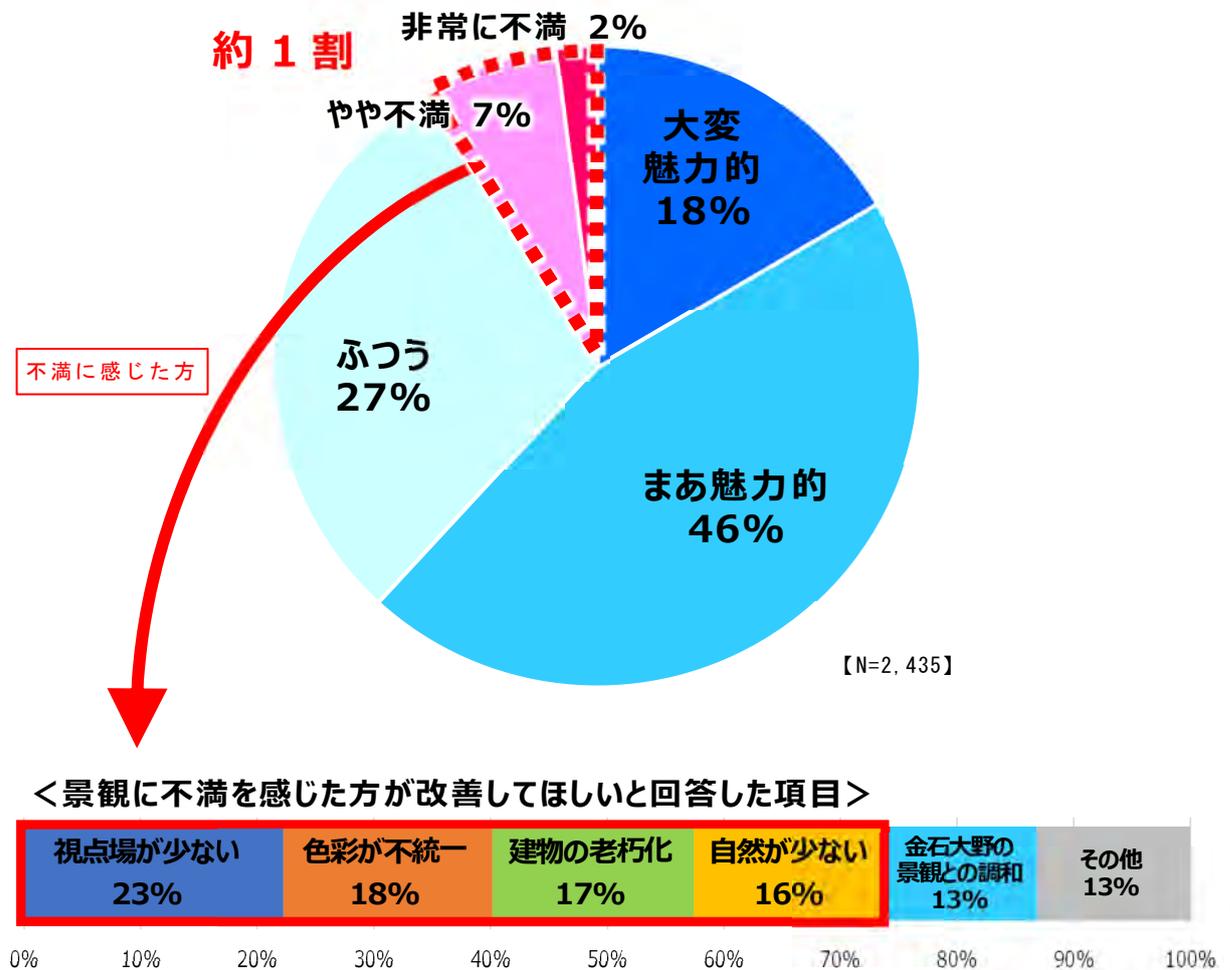


図 2-12 金沢港の景観の満足度と改善点

(7) クルーズターミナル周辺に求める施設・空間

「飲食・物販施設（31%）」、「公園・多目的広場（21%）」、「交流拠点施設（20%）」等といった賑わい・憩いを求める回答が多くありました。

居住地別に分析すると、県外の方は飲食・物販施設や展望タワーといった施設を求め、県内の方は交流拠点施設やスポーツ広場・施設を求める傾向となりました。

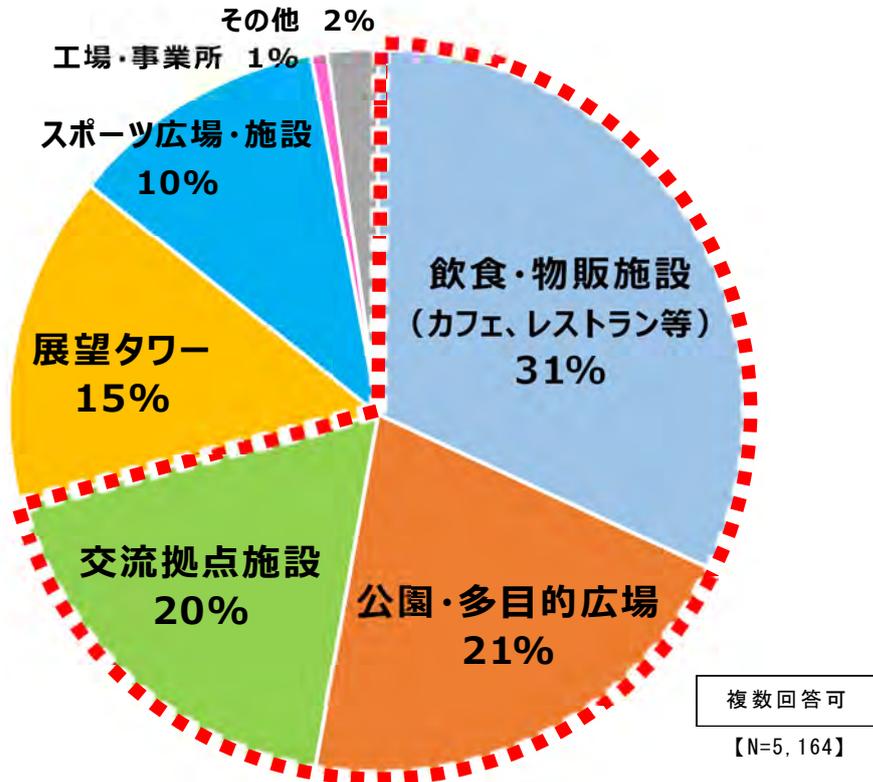


図 2-13 クルーズターミナル周辺に求める施設・空間

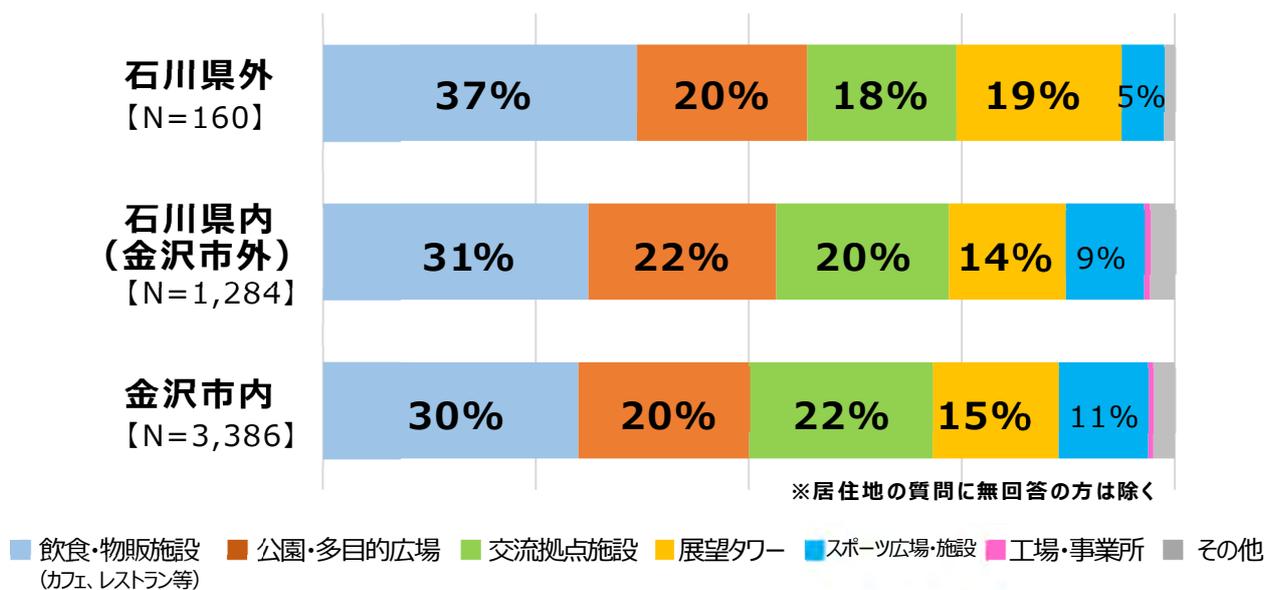


図 2-14 居住地別クルーズターミナル周辺に求める施設・空間

(8) 金石大野埋立土地利用方法

「緑地・公園施設（23%）」、「スポーツ・レジャー施設（23%）」等の憩いの場を求める回答が最も多く見られ、次いで「飲食店（19%）」、「物販施設（12%）」などの賑わいの場を求める回答が多くありました。

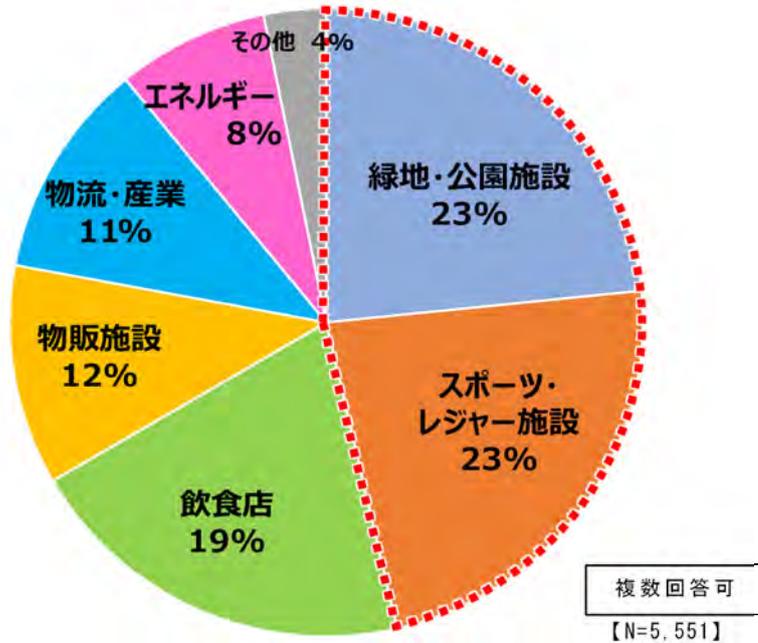


図 2-15 金石大野埋立土地利用方法

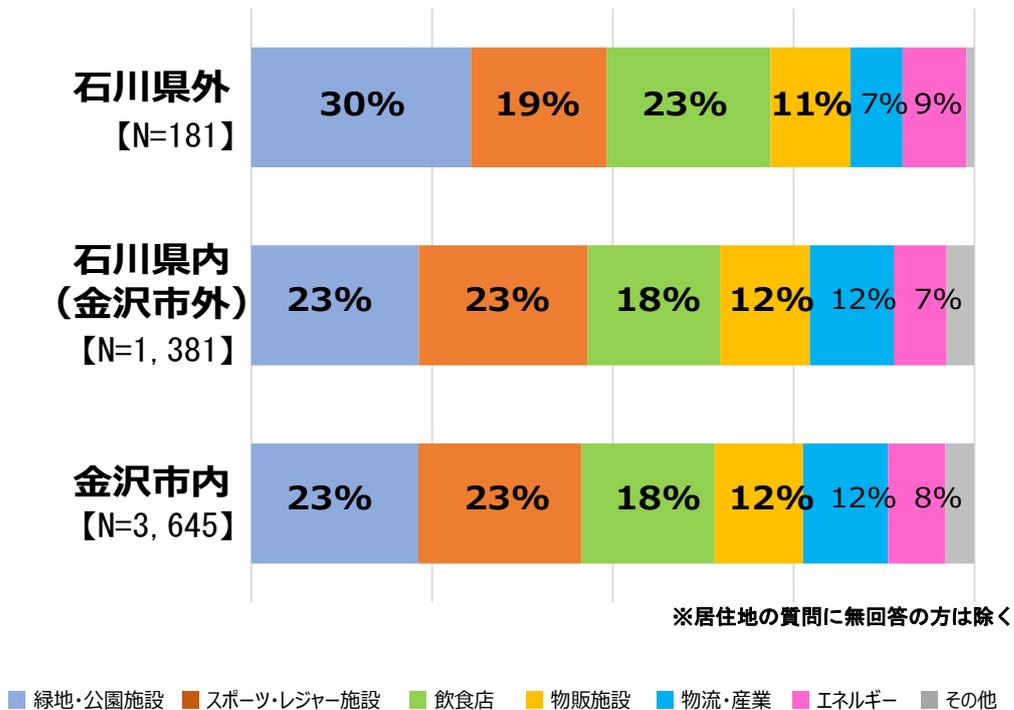


図 2-16 居住地別金石大野埋立土地利用方法

### 2-2-3 クルーズ船乗船客アンケート調査

#### (1) 金沢港の問題点

県民アンケート調査と同様「物販施設の不足（37%）」が最も多くなり、次いで「交通の便が悪い（29%）」、「休憩施設の不足（27%）」となり、クルーズ船乗船客も同様の問題を感じていることがわかりました。

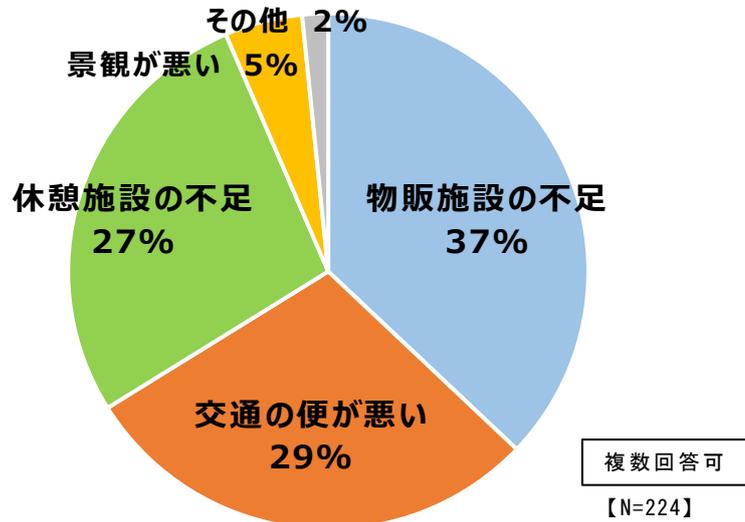


図 2-17 金沢港の問題点

#### (2) 金沢港への交通の利便性

約 2 割が交通の利便性に不満を感じており、不満を感じている方からは、「路線バス（63%）」や「タクシー待合所（21%）」の整備・改善を求める意見が見られました。

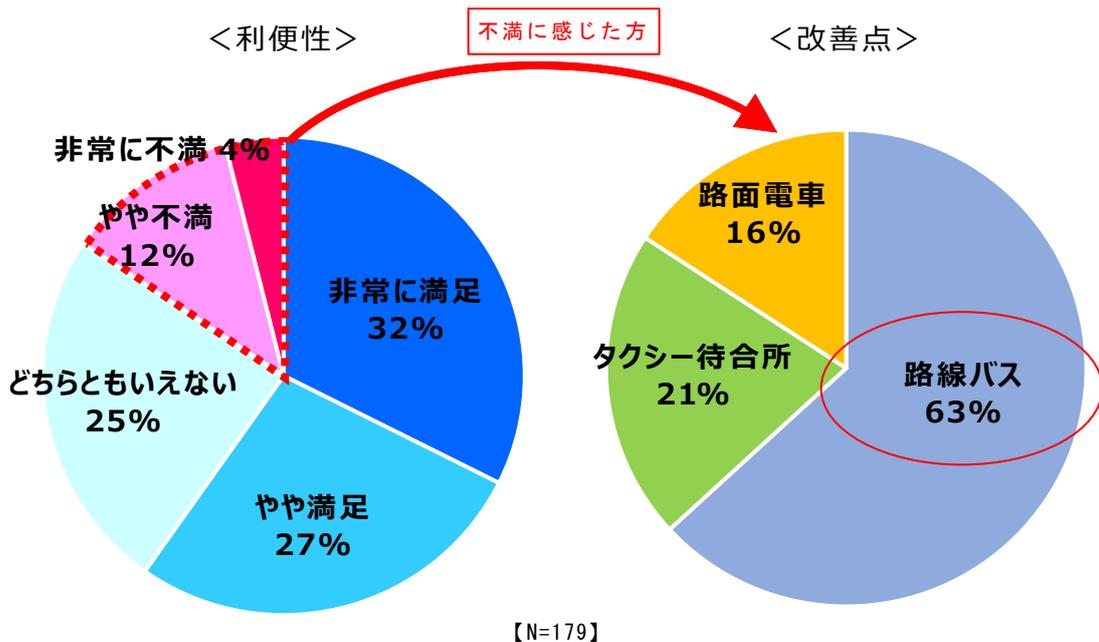


図 2-18 金沢港への交通の利便性と不満を感じた方の問題点

### (3) 金沢港の景観

不満に感じている方はとても少なかった（2％）が、不満に感じている方からは、「視点場が少ない（54％）」、「自然が少ない（23％）」との回答がありました。

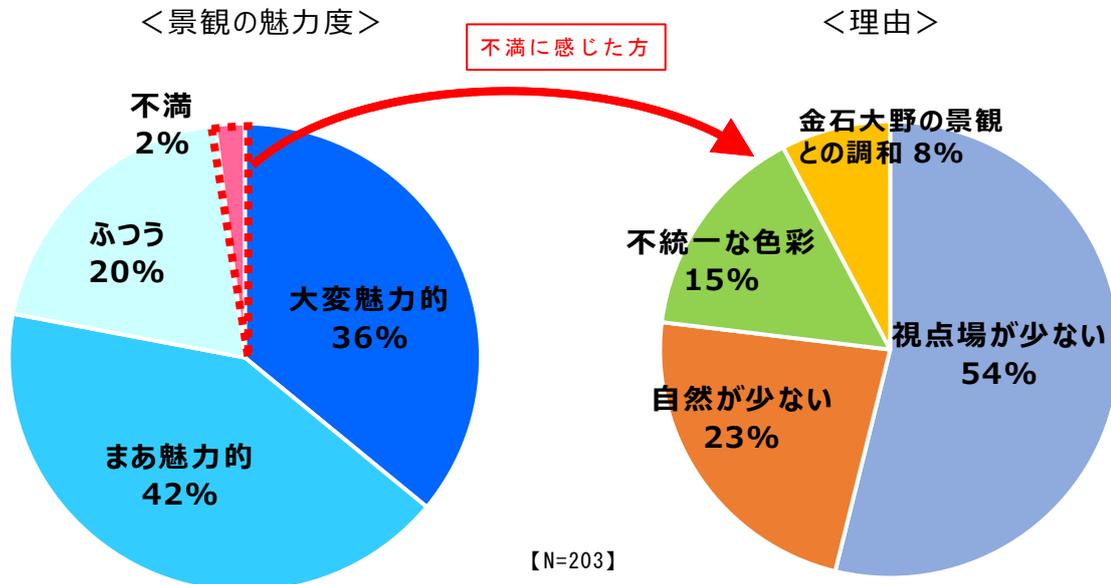


図 2-19 金沢港の景観の魅力と魅力的ではないと感じた方の理由

### (4) クルーズターミナル周辺に求める施設・空間

「飲食・物販施設（33％）」、「公園・多目的広場（21％）」、「展望タワー（21％）」、「交流拠点施設（18％）」等といった賑わい・憩いを求める回答が多くを占め、県民アンケートとほぼ同様な傾向であることがわかりました。

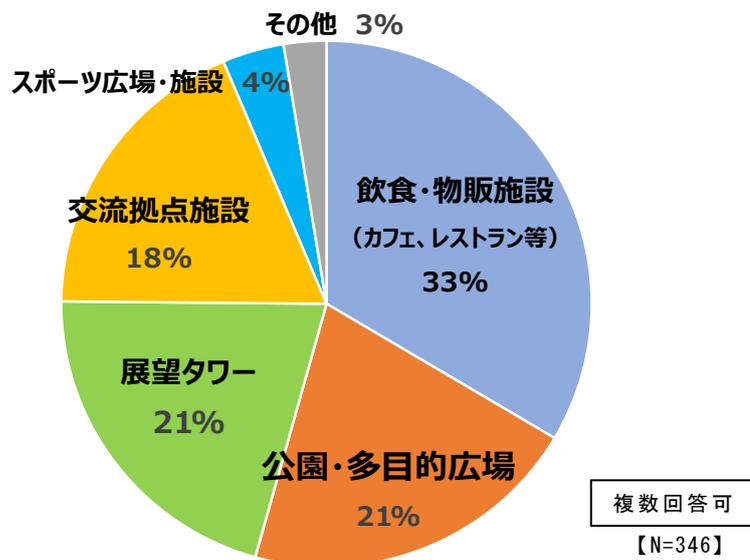


図 2-20 クルーズターミナル周辺に求める施設・空間

### (5) クルーズターミナル内の観光案内デスクの利用

不満に感じている方はとても少なかった（2％）が、不満に感じている方からは、「行きたい場所のパンフレットがなかった（43％）」、「案内者が少なかった（29％）」、「言語が通じなかった（28％）」との回答がありました。

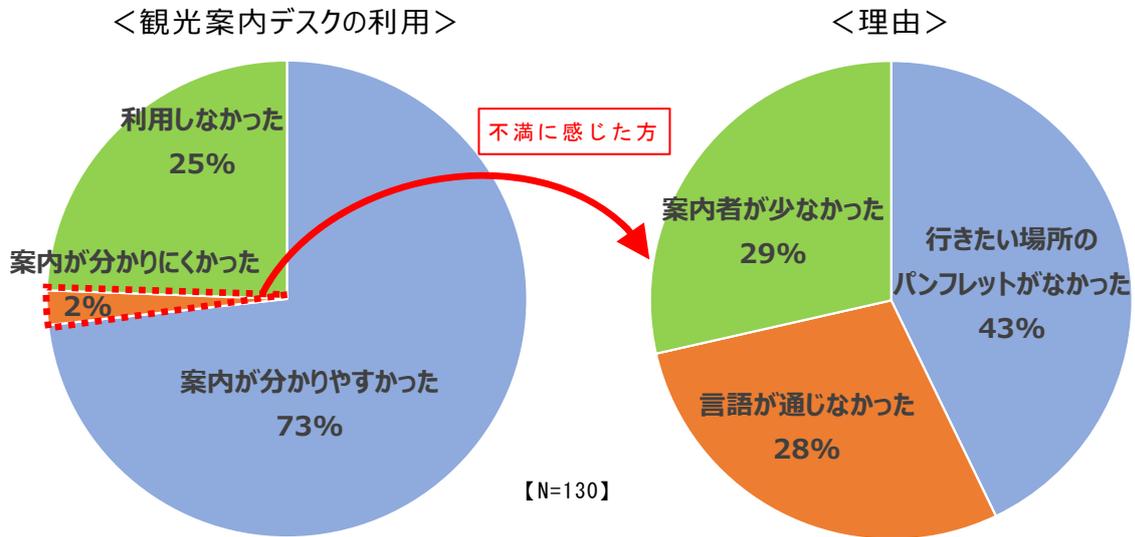


図 2-21 観光案内デスクの利用と分かりにくかった理由

### (6) 金沢港近隣の「北前船ゆかりの寺社（※）」、「温泉」、「地元の食材を生かした飲食店」等のスポットをめぐるツアーへの参加意向

（※金石地区の本龍寺、観田家住宅等）

「是非参加したい」、「少し興味がある」の回答が9割弱を占めました。

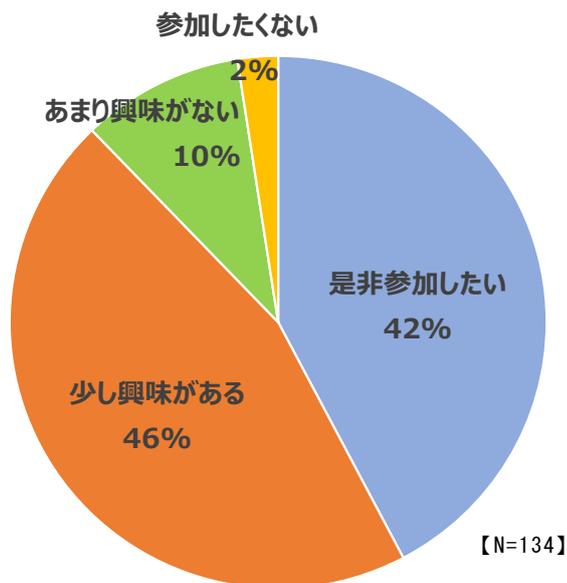


図 2-22 ツアーへの参加意向

### 第3章 現状、ニーズ調査等を踏まえた課題

#### 3-1 金沢港の多面的な分析評価

金沢港の現状やニーズ調査の結果などを踏まえ、「強み」、「弱み」、「機会」、「脅威」を項目ごとに多面的に分析し、将来の金沢港のあるべき姿を検証しました。

表 3-1 SWOT 分析結果

		物流	賑わい
<b>強み (Strengths)</b>			
1. 外資定期コンテナ就航数が多い	(P17)		
2. ものづくり産業の集積	(P15)		
3. 陸海空の交通インフラの充実	(P5)		
1. 観光都市としての人気	(P20)		
2. 金沢都心部に近い	(P20)		
<b>弱み (Weaknesses)</b>			
1. 岸壁水深が浅く、航路や泊地狭い	(P29※詳細は P43)		
2. コンテナヤードが狭く、作業効率が悪い	(P29※詳細は P44)		
3. 倉庫の不足	(P28)		
4. 港内に土砂がたまりやすい	(P29※詳細は P59)		
5. 港湾施設の老朽化	(P29※詳細は P59)		
1. 集客施設や物販施設の不足	(P33※詳細は P50)		
2. 憩い空間の不足	(P33※詳細は P54)		
<b>機会 (Opportunities)</b>			
1. 生産拠点の見直しの動き（首都圏等→地方）	(P21)		
2. 世界的にコンテナ貨物が増加傾向	(P21)		
3. ドライバー不足等によるモーダルシフトの促進	(P22)		
4. カーボンニュートラルな社会	(P22)		
5. 広域幹線道路網の構築	(P23)		
1. 観光需要の高まり	(P23)		
2. インバウンドの回復による消費拡大	(P24)		
3. 旅行ニーズの多様化	(P24)		
<b>脅威 (Threats)</b>			
1. 地域間競争の激化	(P29※詳細は P43)		
2. コンテナ船等の大型化	(P18、P25)		
3. 港湾労働力の不足	(P29※詳細は P46)		
4. 次世代エネルギーへの転換	(P22)		
5. 冬季の波浪	(P26)		

### 3-2 課題全般

金沢港における課題を金沢港の現状、ニーズ調査の結果を踏まえ、SWOT 分析した結果、「物流」、「クルーズ・賑わい」、「レクリエーション・緑・景観」、「カーボンニュートラル」、「安全・安心」の5つに分類し、計18点の課題を抽出しました。

表 3-2 現状及びニーズ調査を踏まえた課題

物流
(1) コンテナ船の大型化への対応 (2) 効率的な物流拠点形成に向けたふ頭再編 (3) 港湾労働者の確保 (4) 既存航路の増便や更なる方面の拡充 (5) 県内企業の金沢港利用率向上
クルーズ・賑わい
(6) クルーズ船の安定的な寄港と受入体制の充実 (7) クルーズターミナルを核とした更なる賑わいの創出 (8) 周辺地域・交流施設との連携強化 (9) 水産業との連携強化
レクリエーション・緑・景観
(10) みなとを活用した憩い空間の向上 (11) 良好な港景観の形成
カーボンニュートラル
(12) 次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換 (13) 再生可能エネルギーの活用促進 (14) 港湾施設や荷役機械の脱炭素化 (15) 物流における脱炭素化
安全・安心
(16) 大規模災害における防災力向上 (17) 港湾施設の老朽化対策 (18) 港内の水深確保と土砂流入抑制

### 3-3 分類別課題

#### 3-3-1 物流に関する課題

##### (1) コンテナ船の大型化への対応（地域間競争に負けない港づくり）

日本に寄港している韓国・中国航路のコンテナ船は年々大型化が進んでいます。

一方、金沢港は他港に比べ岸壁水深が浅く、大型コンテナ船が寄港できないことから、引き続き、寄港できる対応が必要となっています。

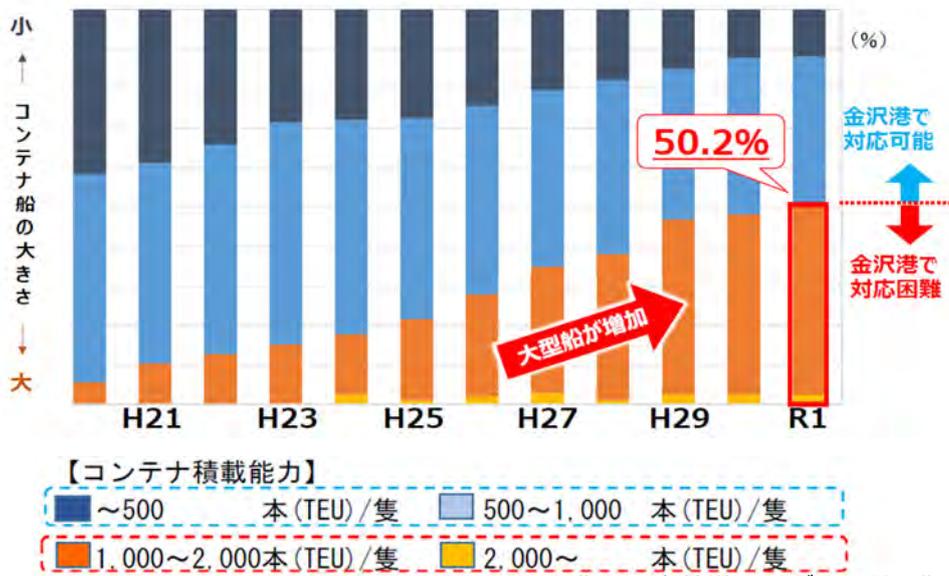


図 3-1 日本に寄港している韓国・中国航路のコンテナ船の動向

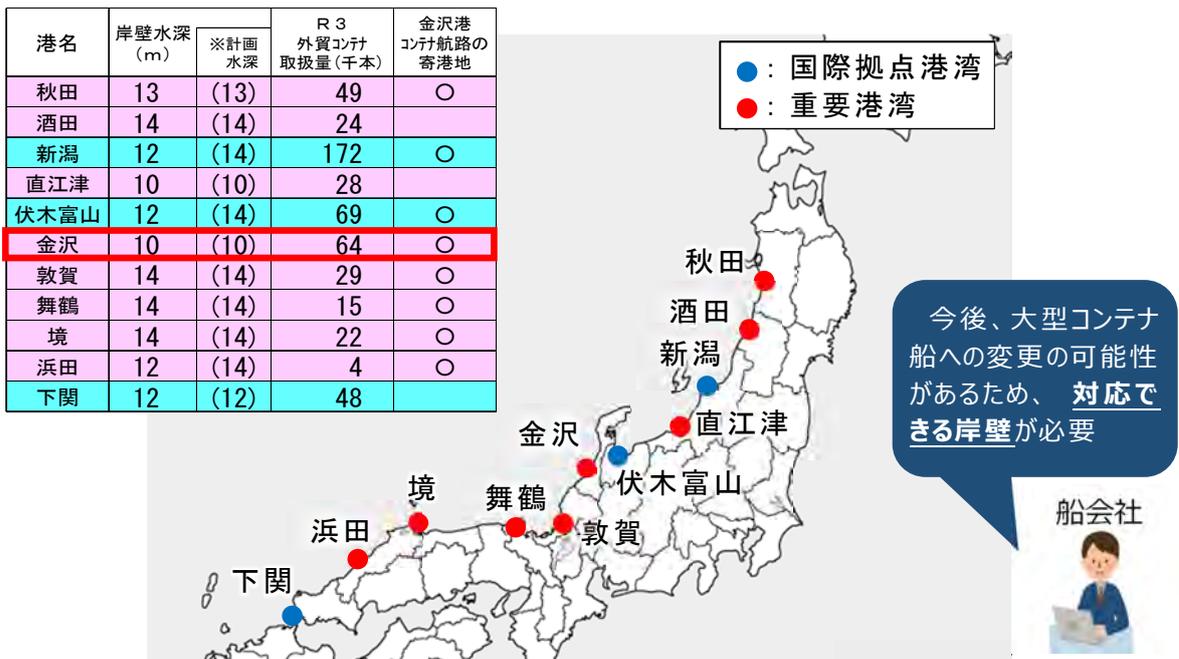


図 3-2 コンテナ船が就航する日本海側の港湾と岸壁水深

## (2) 効率的な物流拠点形成に向けたふ頭再編

### 1) 御供田ふ頭・戸水ふ頭における動線の輻輳と荷役効率の低下

金沢港のコンテナヤードは不整形で狭いことから、貨物動線が輻輳するため、作業効率が悪くなっています。

また、鋼材船とセメント船の係留岸壁が同一であることから、両船の入港調整が取れず、同時入港した場合は、御供田ふ頭にある鋼材用クレーンを戸水ふ頭に移し、戸水ふ頭で鋼材の荷役を行っているため、作業効率が悪くなっています。



図 3-3 戸水～御供田ふ頭の着岸と貨物動線



図 3-4 鋼材船とセメント船の同時入港時の荷卸しの調整

#### <改善を求める利用者の声>

- コンテナヤードがいびつで狭いため、効率が悪い。今後の増加する貨物に対応できない。
- セメント船と鋼材船は同じ岸壁を使用しており、輻輳した場合は、作業効率が悪くなる。

荷役会社



## 2) 韓国定期 RORO 船の複数バース寄りによる荷役効率の低下

金沢港を利用する韓国定期 RORO 船は、現在、超重量貨物を大浜ふ頭、建設機械やコンテナ貨物を戸水ふ頭で荷役しており、1 度の入港で 2 回の離着岸作業が生じることがあり、非効率な荷役を強いられているため、対策が求められています。



図 3-5 韓国定期 RORO 船の寄港状況

<改善を求める利用者の声>

大浜と戸水の両方で荷積作業を行うことがあるので、貨物を集約すれば効率的になります。

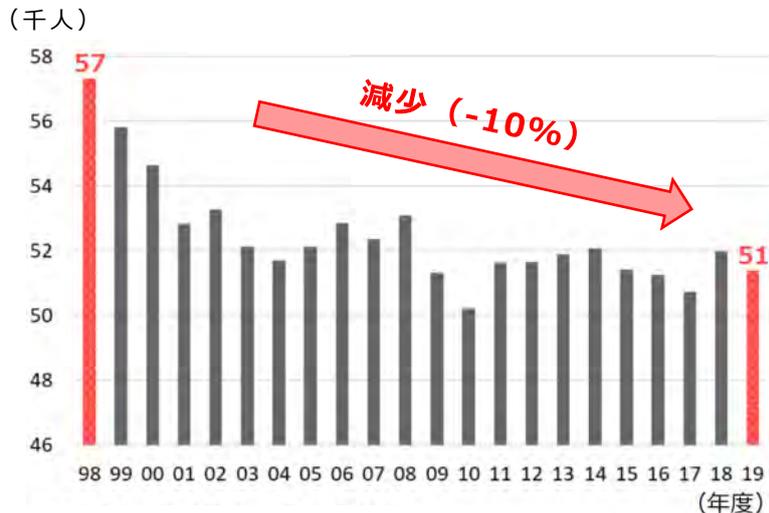
船会社



### (3) 港湾労働者の確保

全国的には、港湾労働者が減少しており、「船舶集中時や休日などの船舶荷役」などが困難になっています。

今後、生産年齢人口の減少が予想されており、金沢港においても、労働力不足による港湾運送への影響が懸念されるため、対策が求められています。



出典:港運要覧(平成元年度版~令和3年度版)

図 3-6 港湾労働者数の推移



出典:総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」

図 3-7 将来の人口減少と労働力不足



出典:港湾労働者不足アクションプラン(国土交通省)

図 3-8 港湾運送への具体的な影響

<改善を求める利用者の声>

荷役会社

作業員不足が原因で、荷主や船会社の要望に 応じることが困難になっています。



### (4) 既存航路の増便や更なる方面の拡充

金沢港の国際定期航路は、合計週 9 便あります。ニーズ調査を実施した結果、中国方面などの既存航路の増便や東南アジア航路の開設のニーズがありました。

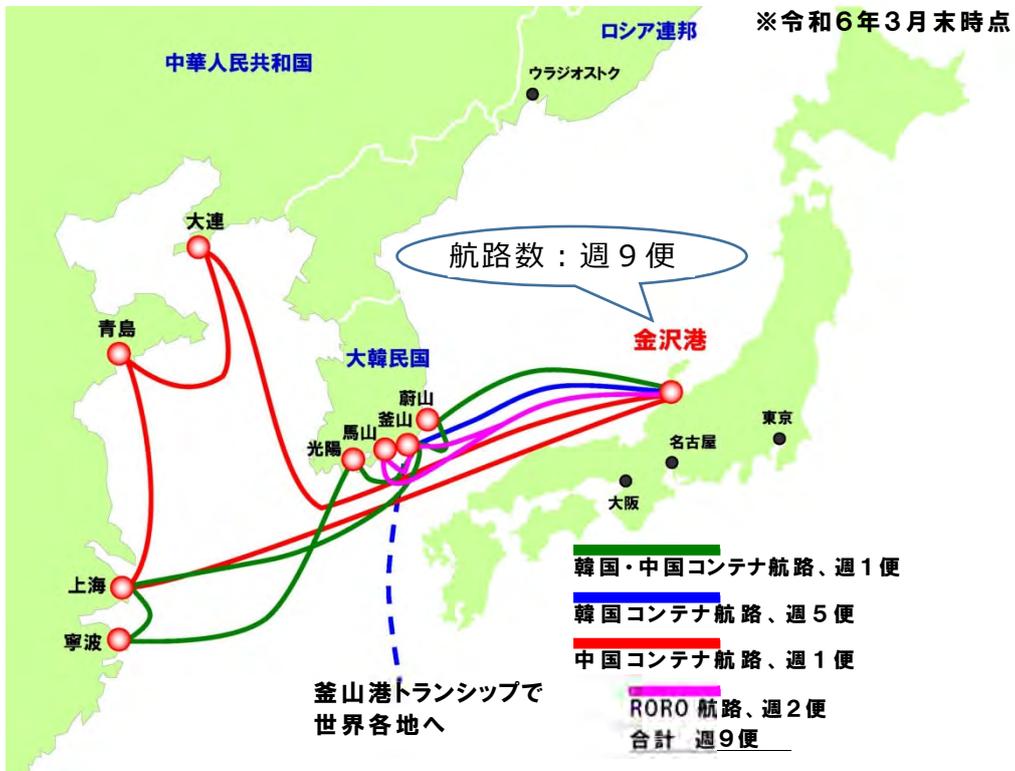
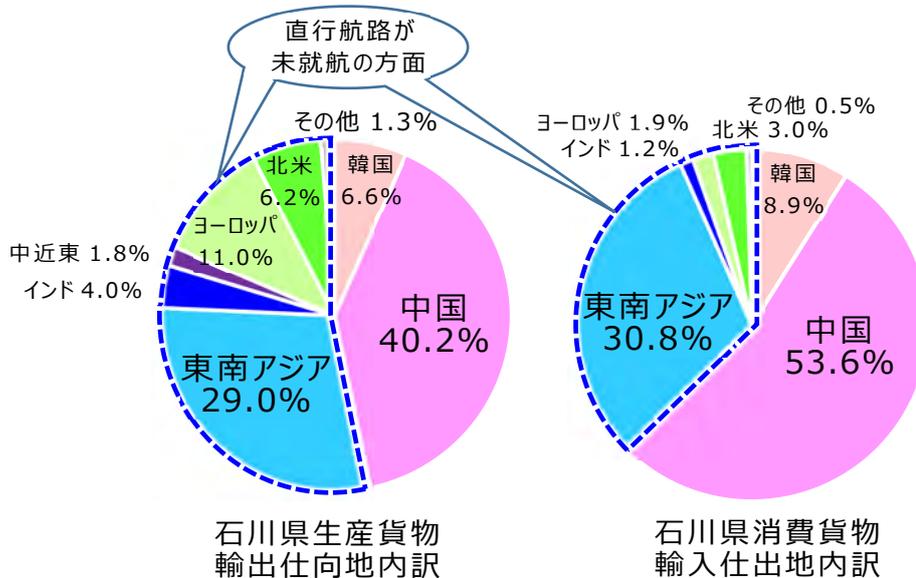


図 3-9 金沢港の国際定期航路



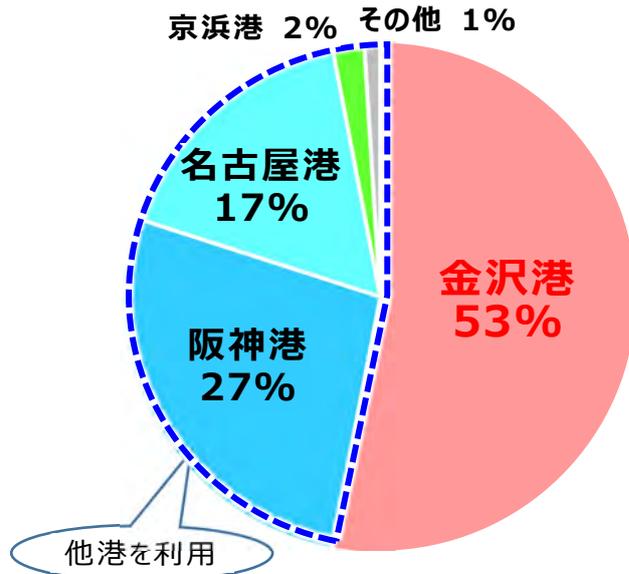
出典：平成 30 年全国輸出入コンテナ貨物流動調査

図 3-10 石川県生産・消費貨物方面内訳（金沢港未利用貨物を含む）

### (5) 県内企業の金沢港利用率向上

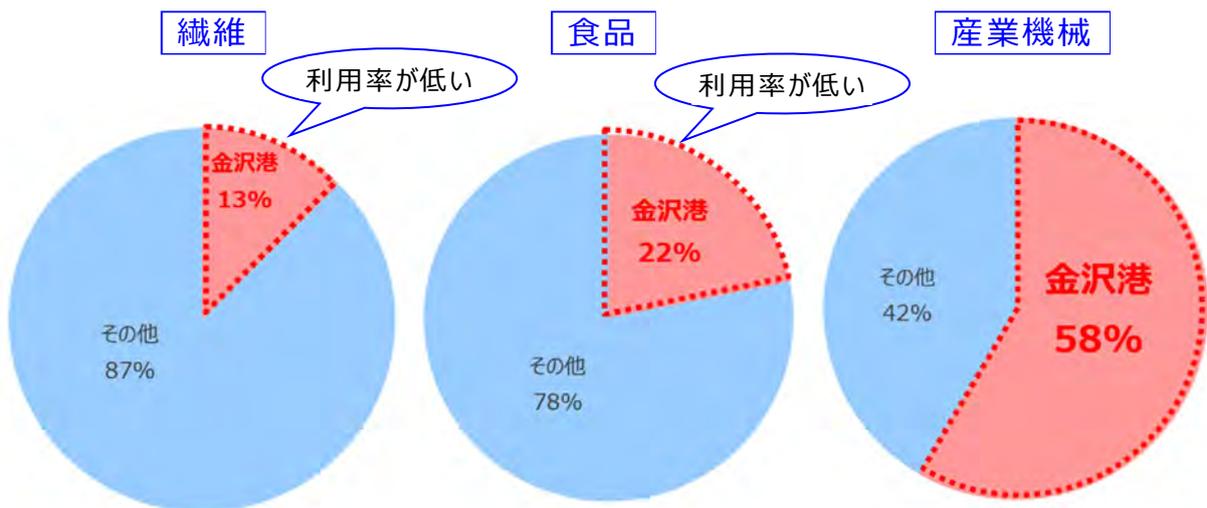
県内企業の金沢港の利用率は、輸出で 53%となっており、47%が他港を利用しており、利用率を向上させる対策が必要となっています。

金沢港の品目別コンテナ貨物の利用率をみると、産業機械は 58%となっていますが、繊維、食品はそれぞれ 13%、22%と低くなっています。



出典：平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

図 3-11 金沢港利用率（石川県内企業：輸出）



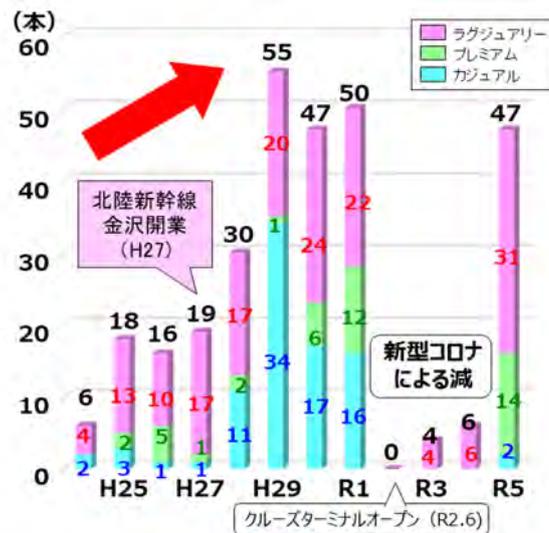
出典：平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

図 3-12 品目別金沢港利用率（石川県内企業：輸出）

### 3-3-2 クルーズ・賑わいに関する課題

#### (6) クルーズ船の安定的な寄港と受入体制の充実

世界的な日本への旅行需要の高まりや、金沢港背後に欧米富裕層に好まれる観光コンテンツを有していることからクルーズ船の寄港が増加しています。また、外航クルーズの乗船客数は今後、増加が見込まれるとともに、欧米クルーズ船社や日本クルーズ船社では、新造船の建造の動きも活発となっており、こうしたクルーズ需要を金沢港へ取り込むことが重要となっています。



※本数：金沢港に寄港するクルーズ商品本数

図 3-13 クルーズ船の寄港実績 (金沢港)

(単位：百万人)



- 欧米クルーズ船社で新造船を建造予定  
→令和5年～令和10年の間に44隻新造、乗客定員121千人増
- 日本のクルーズ船は令和10年までに3～4隻程度増える見込み
- 日本のクルーズ人口比：0.3% (外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数 357千人(R1))  
※欧米豪のクルーズ人口比：3～5%  
→日本のクルーズ人口比は欧米豪と比較すると1/10程度であり、今後、増加することが期待されている。

出典：「STATE OF THE CRUISE INDUSTRY2023」クルーズライン・インターナショナル・アソシエーション、「2019年の我が国のクルーズ等の動向」国土交通省、Web CRUISE 記事等を基に作成

図 3-14 外航クルーズの乗船客数の見込み

**(7) クルーズターミナルを核とした更なる賑わいの創出**

クルーズターミナルでは、様々なイベントが開催され、賑わいを見せており、楽しむ場所としての認知度は高まっています。

一方、周辺に事業所や未利用地が多く、賑わい施設が少ないことから、機能拡充を求める声があります。



図 3-15 クルーズターミナル周辺の状況

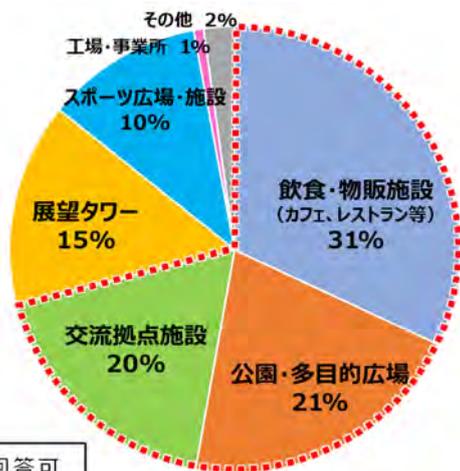
＜クルーズターミナルの集客力＞

コロナ禍でクルーズ船の寄港が低迷する中、しいのき迎賓館やいしかわ動物園よりも早くクルーズターミナルの入館者数は開館から3年余りで200万人に到達。



アーバンスポーツイベント開催（R4.10）

＜ターミナル周辺に施設を求める声＞



複数回答可  
【N=5,164】

海が見えるカフェ、子どもの遊べるところ、公園など若者が喜びそうな場所、沢山作ってほしいです！オシャレな空間、ゆったりできる空間、素敵な空間があったら、沢山人が来ると思います！



## (8) 周辺地域・交流施設との連携強化

クルーズ乗船客のうち、6割以上が観光ツアーに参加しないフリープランであり、クルーズターミナルから交流施設（いきいき魚市、大野からくり記念館等）とのアクセス環境の改善を求める声があります。周辺地域や交流施設との連携強化により、訪れたい環境の掘り起こしが求められています。



図 3-16 クルーズターミナルと周辺施設

### <連携強化やアクセス改善を求める声>

40歳代  
男性



**クルーズターミナルと大野町とのアクセス道路を整備してほしい。**  
歩道や横断歩道がなく移動に危険である。また道順も分かりにくく、改善できれば双方の賑わいに貢献できると思います。

60歳代  
女性



**クルーズターミナルから歩きながらいきいき魚市、醤油蔵、からくり記念館など楽しめる一帯になれば良い。**

### <クルーズ乗船客の声>

40歳代  
女性



金沢の有名観光地には既に行ったことがあるので、これまで行ったことのない観光地へ行ってみたい。**金沢港周辺で温泉や観光できる所があれば、行ってみたい。**

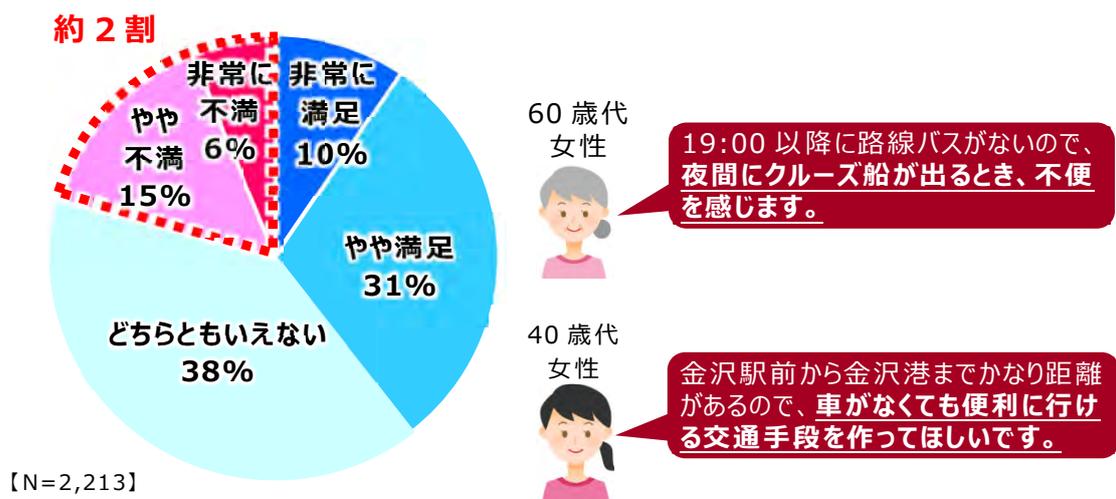
また、公共交通機関によるクルーズターミナルまでのアクセスが弱く、県民アンケートの結果によると、約 2 割がアクセスに不満を持っており、うち約 5 割が「バスの最終便の時刻延長」など路線バスの改善を求めています。



出典：地理院地図（国土地理院）を加工して作成

図 3-17 金沢駅からクルーズターミナルまでのアクセス

<クルーズターミナルへのアクセス改善の声>



## (9) 水産業との連携強化

石川県では、ブリやズワイガニなどの豊かな水産物が水揚げされているものの、さらなる認知度の向上が求められています。

また、賑わい機能のあるいきいき魚市では、イベント時に、駐車場や道案内が不足しており、クルーズターミナルと水産ふ頭との連携強化が課題となっています。



図 3-18 石川県ブランドの水産物（ズワイガニ「輝（かがやき）」）

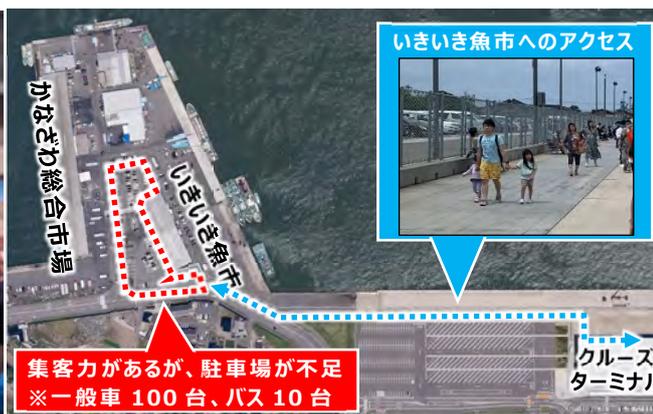


図 3-19 いきいき魚市駐車場とアクセスの現状



図 3-20 老朽化が進行している水産施設

### <水産業振興に関する漁業関係者の声>

石川県  
漁協



集客のポイントは食だと考えている。加能ガニの『輝（かがやき）』、寒ブリの『煌（きらめき）』といったブランド力も高いことから、**魅力を発進すれば集客は可能**と考えます。

フィッシャーマンズワーフのような施設があれば、集客面にとって良いと思う。いきいき魚市も老朽化が進んでいるので、**今後どのようにしていくか課題**であります。

港利用者



いきいき魚市でイベントを実施しても、**駐車場がなく渋滞が発生することがあります。**

### 3-3-3 レクリエーション・緑・景観に関する課題

#### (10) みなとを活用した憩い空間の向上

クルーズターミナル周辺には、港公園、大野地区の大野お台場公園があり、整備されてから年数が経過しており、時代のニーズに合っておらず、県民アンケートの結果、子供や家族連れが利用しやすい賑わい・親水空間の整備や既存施設の改修を望む意見が多いことを確認できました。

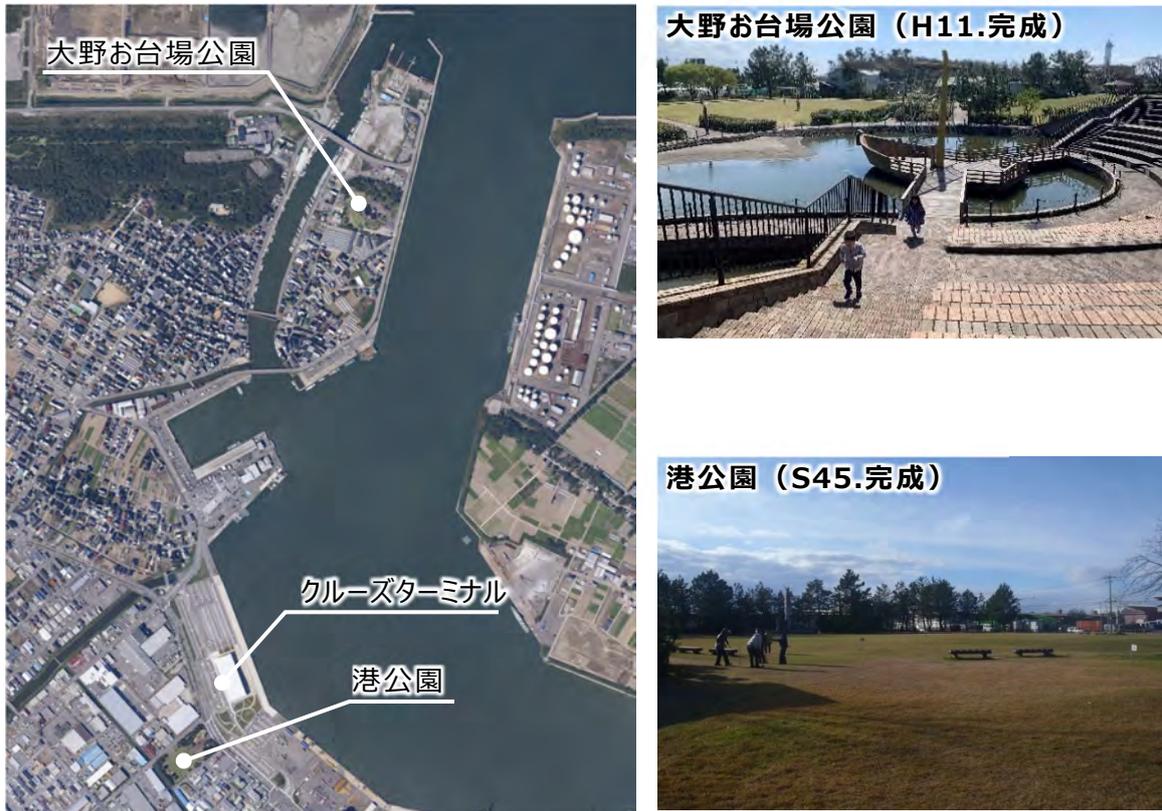


図 3-21 金沢港周辺の公園

#### <金沢港周辺のレクリエーション施設に関する声>

30 歳代  
女性



家族連れをターゲットに、公園・緑地の整備がされれば、より賑わいが創出されるかと思う。広場だけではなく、水遊びできる空間や遊具・アスレチック・トランポリンなどがあると良い。

30 歳代  
女性



お台場公園の施設やトイレを綺麗にして、もっと子どもが遊びにいきたくるようにしてほしい。

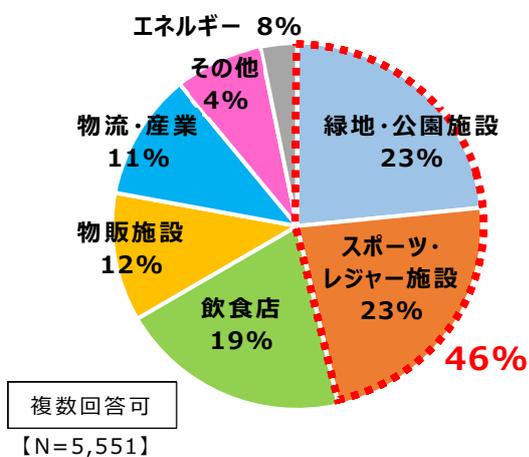
金石大野埋立用地は、簡易グラウンドが整備されており、野球やサッカー等で利用されているほか、金石海岸では、ビーチ跳ばし世界選手権も行われています。

金石大野埋立用地の利用に関する県民アンケートの結果によると、約5割の方が「家族で楽しめる公園施設」や「スポーツ・レジャー施設」を希望するなど、みなとを活用した憩い空間の向上が求められています。また、地域住民からは、環境豊かに暮らせ、地域が発展していくために必要な空間づくりを期待されています。



図 3-22 金石大野埋立用地の現状の利用状況

<金石大野埋立用地の利用に関する声>



【金石大野埋立用地の県民ニーズ】

- ◆夕日や水平線を眺められる場所があると良い。
- ◆森林も近く海とも密接に繋がる環境があると良い、防砂フェンスが魅力を分断している。
- ◆家族連れが楽しめる施設や公園があったら良い。
- ◆海の広さを感じられるような公園に散歩ができるコースと休憩施設とカフェなどが設置されていると素敵。
- ◆太陽光、風力発電など次世代エネルギーの基地に活用すれば地域の活性化につながるのではないかな。
- ◆地区の発展のため、人口の増加も期待できる(居住地)、子供たちが来てくれる(楽しめる施設)、安らぎを与える空間(海辺・緑地)を次世代につなげていきたい。

## (11) 良好な港景観の形成

金沢港は、物流を担う港として整備されてきた背景から、色彩等の景観コントロールがされておらず、人々が景色を楽しんだり、自然等を心地よく感じる要素が不足しています。

また、県民アンケートにより「視点場」、「色彩の統一」、「建物の老朽化」、「花や緑などの自然」などに不満を感じているなどの意見があり、港景観の向上が課題となっています。

### 【建造物や工作物の色彩が統一されていない】

色がまばらな石油タンク



無機質なセメントサイロ



### 【さび等の老朽化が目立つ】

錆が目立つ石油タンク



むき出しのリサイクル材



金沢市景観計画の区域

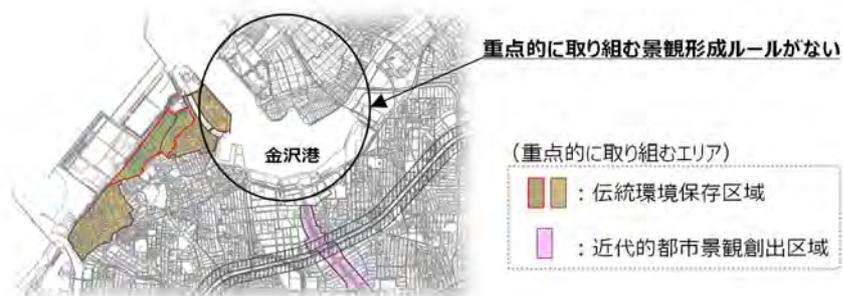


図 3-23 金沢港の景観に関する問題

<景観に不満を感じた人の改善の声>

複数回答可 【N=418】



### 3-3-4 カーボンニュートラルに関する課題

- (12) 次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換
- (13) 再生可能エネルギーの活用促進
- (14) 港湾施設や荷役機械の脱炭素化
- (15) 物流における脱炭素化

石川県では、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとすることを目指している。金沢港においても、令和5年4月に「金沢港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定し、次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換や港湾施設の脱炭素化を促進するとともに、トラックドライバー不足にも対応できるよう、トラックによる陸上輸送から海上輸送や鉄道輸送へのモーダルシフトによる脱炭素化が求められています。

#### 金沢港のCNP形成計画（R5.4策定）

**基本方針**

- ・次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換→ 県内全域への脱炭素化に貢献
- ・港湾施設や荷役機械の脱炭素化→ 船会社や荷主に選ばれる港へ
- ・モーダルシフトの進展（県内企業による利用促進）→ 港湾物流における脱炭素化に貢献

**温室効果ガス削減目標**

	(基準年)	(中期目標)	(長期目標)
	2013年度	2030年度	2050年
排出量	6.0 (千 t-CO <sub>2</sub> )	3.8 (千 t-CO <sub>2</sub> )	<b>実質ゼロ</b>



図 3-24 カーボンニュートラルポートのイメージ

#### <カーボンニュートラルに関する有識者の声>

エネルギー  
企業



洋上風力産業が大きくなる見込みであり、洋上風力の組立基地の確保が必要になってきます。

### 3-3-5 安全・安心に関する課題

#### (16) 大規模災害における防災力向上

##### 1) 令和6年能登半島地震における金沢港の状況

令和6年1月1日に発生した石川県能登地方を震源地としたマグニチュード(M)7.6の地震により、志賀町や輪島市で最大震度7を観測したほか、能登地方の広い範囲で震度6弱以上の揺れを観測し、能登地方の港を中心に地震による隆起や液状化により多くの被害が発生しました。金沢港においても、耐震性能が脆弱な岸壁等が損傷し、背後のふ頭用地が陥没するなどの被害が広範囲で発生しました。

**発生時刻** 令和6年1月1日16時10分頃  
**震源地** 石川県能登地方（震源の深さ ごく浅い）  
**地震の規模** マグニチュード7.6（県内の最大震度7）  
**被害の状況** 死者241人（うち災害関連死15人）  
 住宅被害74,110棟  
 ※令和6年3月19日14時00分現在



##### 県内港湾の被害状況

- ① 地震による係留施設やふ頭用地等の損傷（10港すべて）
- ② 海底隆起による係留施設、泊地の水深不足（輪島港）
- ③ 津波による防波堤の損傷（飯田港）

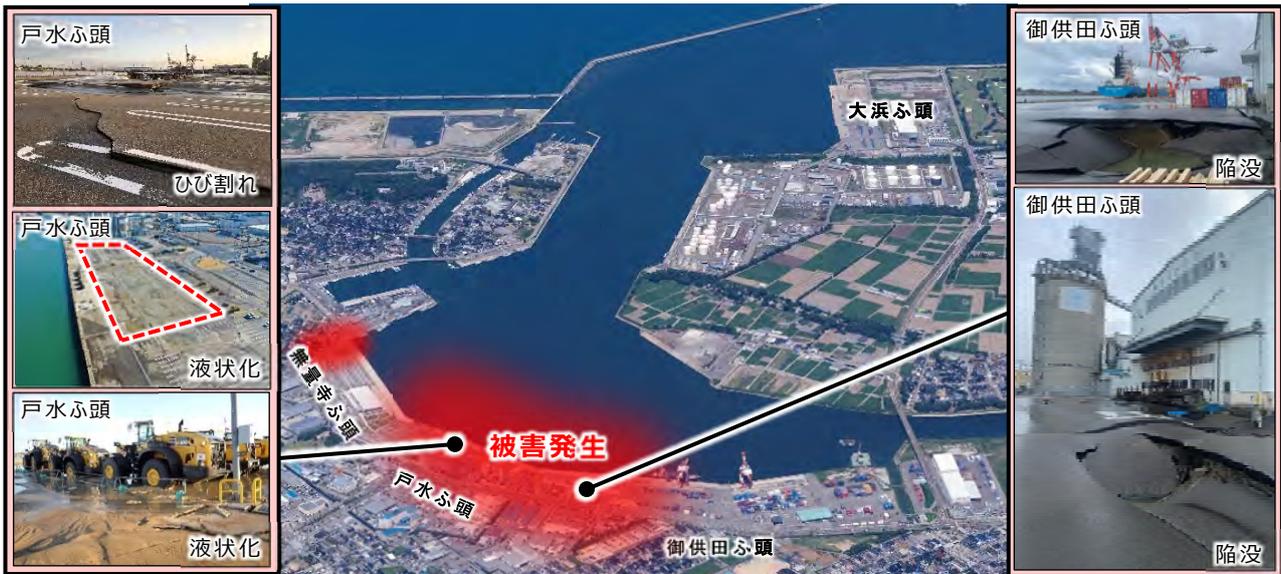


図 3-25 令和6年能登半島地震による金沢港の被害状況

具体的には、建設機械やセメント等を取り扱う戸水岸壁や御供田 1 号岸壁では、岸壁の損傷や背後のふ頭用地の液状化により陥没が発生したため、物流機能に支障をきたしました。建設機械については、大浜ふ頭での利用に転換しましたが、ふ頭用地の不足に直面しました。



図 3-27 戸水ふ頭の液状化



図 3-26 地震後の大浜ふ頭利用状況

一方、耐震強化岸壁がある無量寺ふ頭では、クルーズターミナルを支援物資の一時保管場所として活用し、支援物資等を被災地へ海上輸送する際の基地として利用されました。

また、被災地の港湾において、ふ頭用地や緑地等のオープンスペースを自衛隊の仮設基地や海上輸送を行う前の緊急物資の仮置き場として活用したほか、被災者の休養施設や自治体職員の災害対策拠点として貨客船が入港するなど、能登への支援に大きく貢献しました。

このような経験を踏まえ、今後は金沢港においても、災害に強い防災拠点を確保することが求められています。



図 3-28 令和6年能登半島地震時における金沢港の利用状況

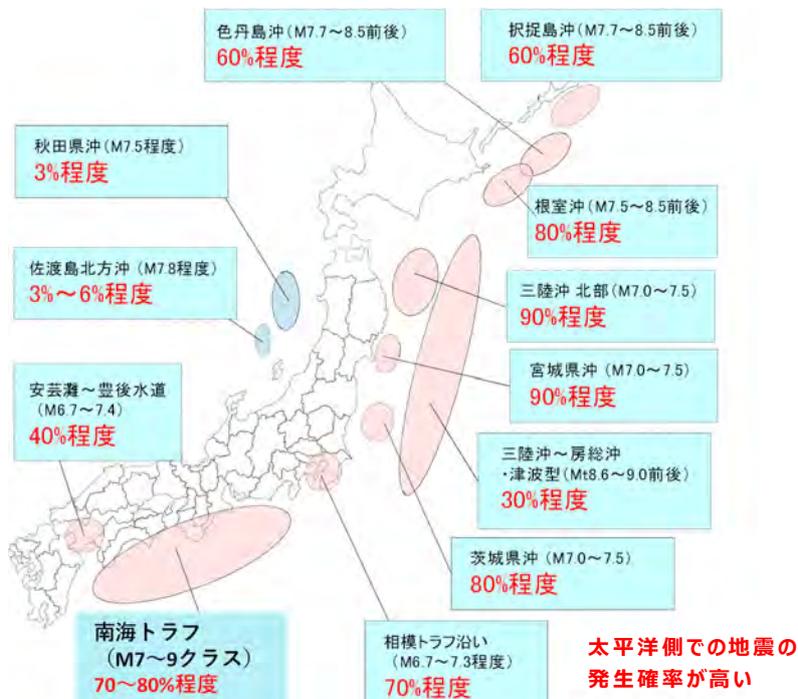
## 2) 太平洋側港湾の代替機能

北陸地域の地理的特性や東日本大震災の経験を踏まえ、太平洋側で想定されている「南海トラフ」・「首都直下」等での大地震の発生確率が高まっており、北陸地域港湾は、大規模な自然災害発生時における太平洋側港湾の代替機能としての役割が求められています。



出典：太平洋側大規模地震災害時における北陸地域港湾による代替輸送基本行動計画

図 3-29 太平洋側での災害時のバックアップ体制の確保



出典：北陸港湾ビジョン（国土交通省）

図 3-30 主な海溝型地震の今後 30 年以内の発生確率

### (17) 港湾施設の老朽化対策

高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設の老朽化が進行しており、船会社からも計画的な補修を求められていることから、港湾施設の老朽化対策を進めていく必要があります。

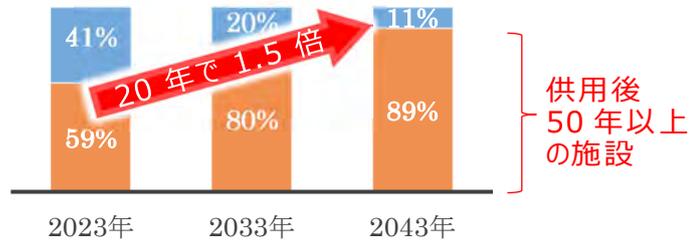


図 3-31 供用後 50 年以上経過する港湾施設の割合



図 3-32 港湾施設の老朽化状況

### (18) 港内の水深確保と土砂流入抑制

金沢港は掘込港湾であることから、海・川から港内へ土砂の流入が恒常的に発生しており、船会社からも、水深が浅くなると大型船のチャーターができないため、港内の水深確保と土砂流入抑制に努めていく必要があります。



図 3-33 海・川から港内への土砂流入



図 3-34 浚渫工事状況



## 第4章 基本理念、目指すべき将来像と重点戦略及び施策

### 4-1 基本理念と目指すべき将来像

金沢港の特性や現状の課題を踏まえ、目指すべき将来像を、

「北陸の経済振興に寄与する金沢港」

「賑わい、個性、美しさを兼ね備え、次世代に受け継がれる金沢港」

「安全安心で持続可能な社会を形成する金沢港」と定め、

これら目指すべき将来像を踏まえ、日本海側の今後の物流をリードし、クルーズ船寄港を核とした賑わい創出を目指すとともに、今回の能登半島地震を教訓とした災害時にも強い金沢港を目指すため、金沢港将来ビジョンの基本理念として、「物流の未来を牽引し、賑わいを奏でる強くしなやかな金沢港」を掲げます。

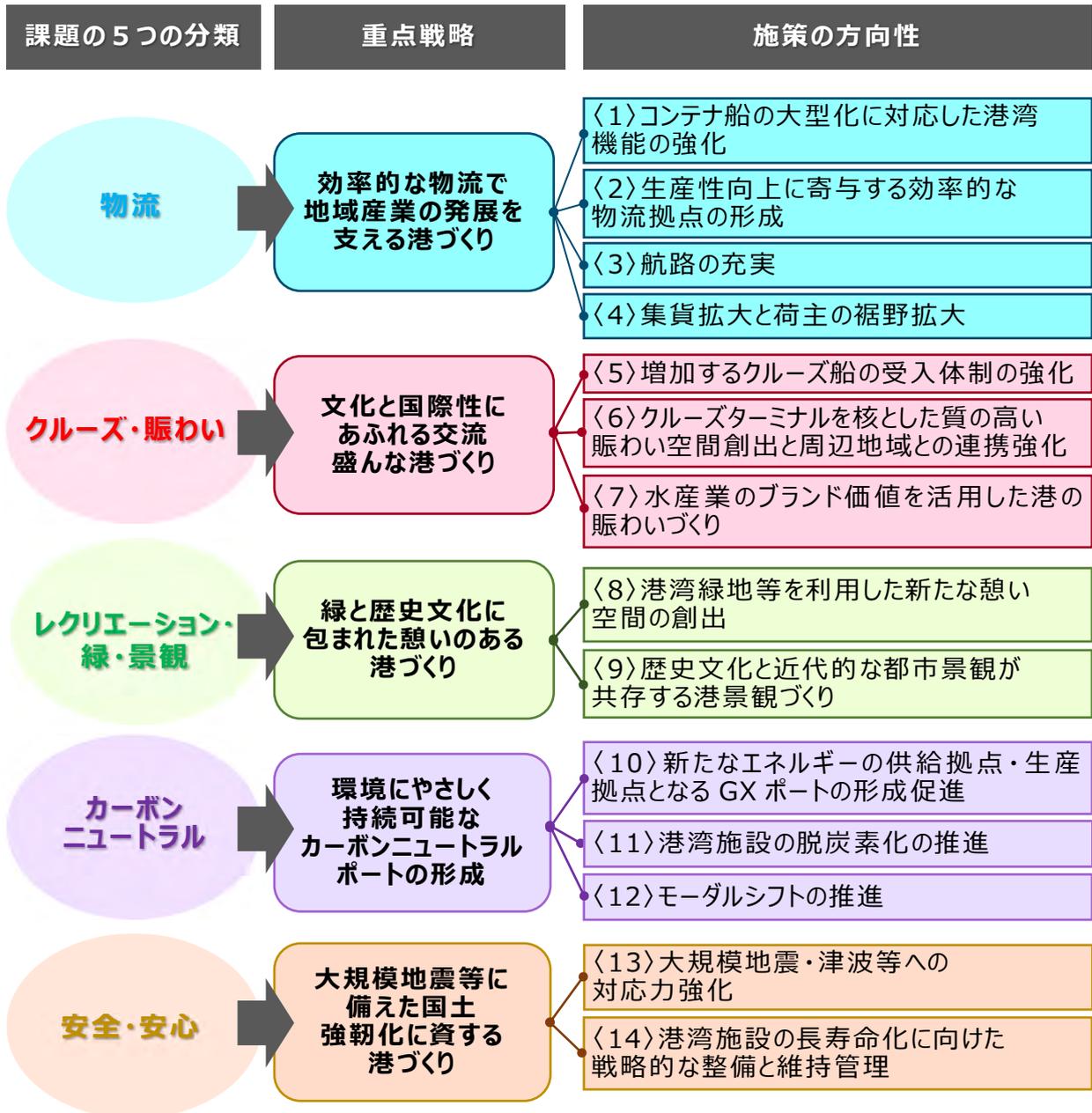


物流の未来を牽引し、賑わいを奏でる強くしなやかな金沢港

## 4-2 重点戦略と施策の方向性

将来像の実現に向け、重点戦略として「効率的な物流で地域産業の発展を支える港づくり」、「文化と国際性にあふれる交流盛んな港づくり」、「緑と歴史文化に包まれた憩いのある港づくり」、「環境にやさしく持続可能なカーボンニュートラルポートの形成」、「大規模地震等に対応した国土強靱化に資する港づくり」の5つの重点戦略を定めています。

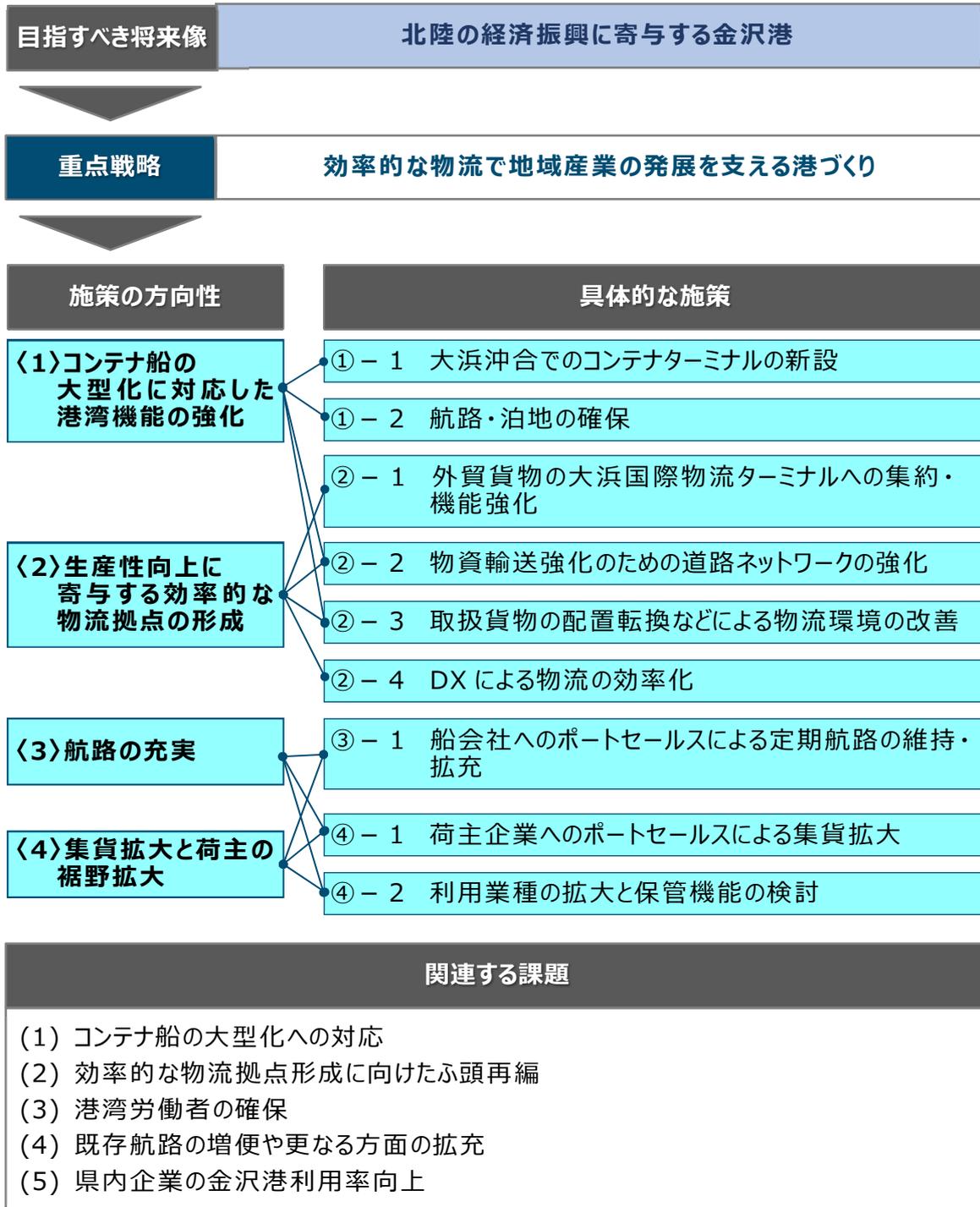
また、重点戦略を実行させるための施策の方向性は、以下に示すとおりであります。



### 4-3 重点戦略に基づく施策展開

#### 4-3-1 物流に関する施策

目指すべき将来像を実現するために、物流に関する重点戦略に基づき、9つの具体的な施策を展開していきます。



### 〈1〉 コンテナ船の大型化に対応した港湾機能の強化

施策①-1：大浜沖合でのコンテナターミナルの新設 (短・中期)

施策①-2：航路・泊地の確保 (-13m～14m化) (短・中期～長期)

コンテナ船の大型化やコンテナ貨物の増加に対応するため、コンテナターミナルの機能を御供田ふ頭から大浜沖合に移転させ、地域間競争に負けない港づくりを目指します。



図 4-1 大浜沖合での港湾機能の強化



図 4-2 新たなコンテナターミナルのイメージ

## 〈2〉生産性向上に寄与する効率的な物流拠点の形成

**施策②-1：外貿貨物の大浜国際物流ターミナルへの集約・機能強化** (短期)

**施策②-2：物資輸送強化のための道路ネットワークの強化** (短・中期)

戸水ふ頭から大浜国際物流ターミナルへの外貿貨物の集約に加え、貨物や大型クルーズ船の増大に対応するため、大浜岸壁を延伸させ、貨物船（4万トン級）の2隻同時着岸や、大型クルーズ船と貨物船との2隻同時着岸も可能となるよう機能強化を図るとともに、物資輸送強化のため、道路ネットワークの強化を図ります。



図 4-3 大浜国際物流ターミナルでの物流拠点の形成

**施策②-3：取扱貨物の配置転換などによる物流環境の改善（中期～長期）**

大浜沖合へのコンテナターミナル移転後、五郎島ふ頭から御供田ふ頭へ砂利・砂や金属くずの貨物を配置転換し、物流環境の改善を目指します。

配置転換後は、五郎島ふ頭を海上保安庁巡視船、作業船などの船溜まりゾーンとして確保します。



図 4-4 五郎島ふ頭の現状



図 4-5 取扱貨物の配置転換による物流環境の改善

**施策②-4：DXによる物流の効率化**

**(短期)**

サイバーポートの活用による港湾業務の手続きを電子化するとともに、港湾関連情報処理システムの活用による岸壁予約状況と船舶運航情報をリアルタイムで把握できるデジタル環境を整え、港湾物流全体の生産性向上と労働環境改善を目指します。

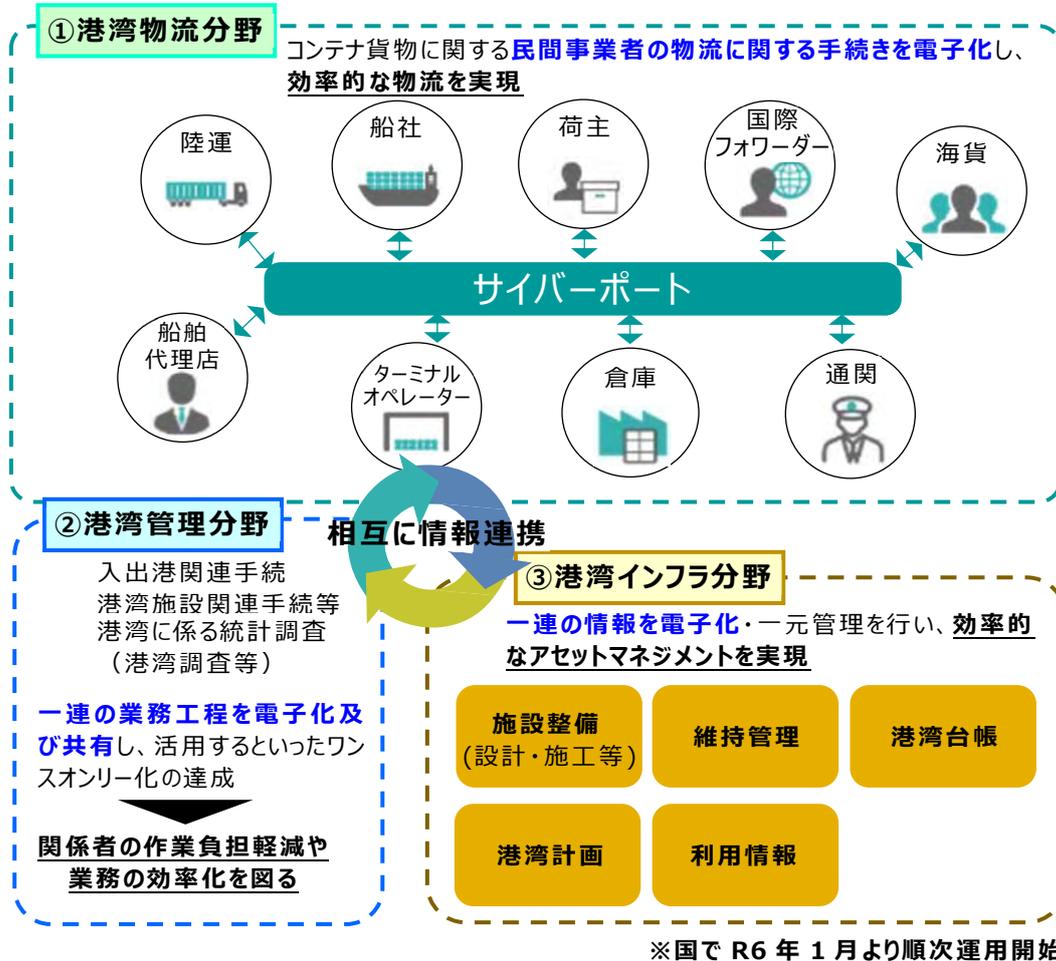


図 4-6 サイバーポートの活用

**港湾関連情報処理システム**

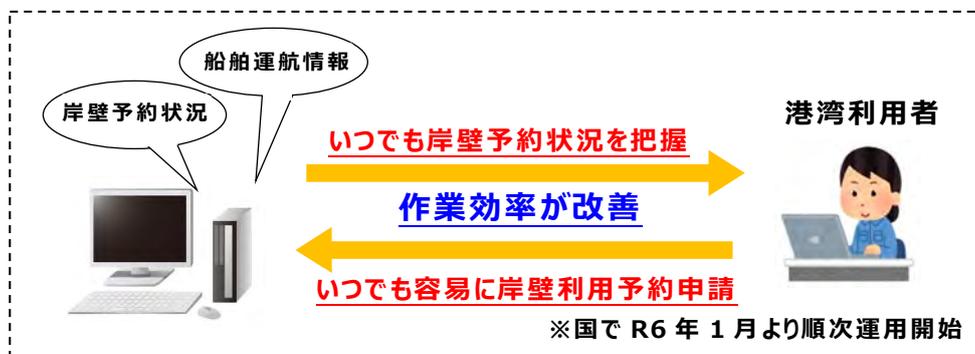


図 4-7 港湾関連情報処理システムの活用

### 〈3〉 航路の充実

#### 施策③-1：船会社へのポートセールスによる定期航路の維持・拡充

(短・中期～長期)

国内外での金沢港セミナーの開催、企業訪問などの積極的な船会社へのポートセールスや定期航路の就航の補助、冬季入出港への補助、さらには物流アドバイザーと連携した誘致活動を行い、定期航路の維持・拡充を図ります。

**【取り組みの方向性】**

○官民一体となったポートセールス

国内外での金沢港セミナーの開催、企業訪問 等

○船会社への支援

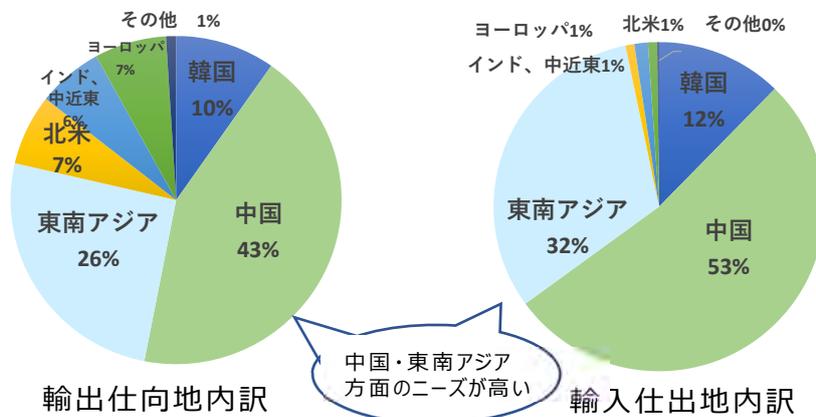
定期航路の就航の補助、冬季入出港への補助 等

○物流アドバイザーの設置

物流アドバイザーと連携した誘致活動 等



図 4-8 金沢港の国際定期航路



出典：  
平成30年度  
全国輸出入  
コンテナ貨物  
流動調査

図 4-9 コンテナ貨物の仕向地・仕出地別内訳

## 〈4〉 集貨拡大と荷主の裾野拡大

### 施策④-1：荷主企業へのポートセールスによる集貨拡大（短・中期～長期）

国内外でのセミナーの開催や企業訪問など積極的な荷主企業へのポートセールスや利用拡大に対する補助、さらには、国際コンテナハブ港との連携により、金沢港への集貨拡大を図ります。

**【取り組みの方向性】**

- 官民一体となったポートセールス  
国内外でのセミナーの開催、企業訪問 等
- 荷主企業への支援  
金沢港への利用転換と利用拡大の補助 等
- 物流アドバイザーの設置  
アドバイザーの人脈を活かしたセールス 等
- 国際コンテナハブ港湾との連携  
釜山港との港湾物流に関する連携協定締結 等

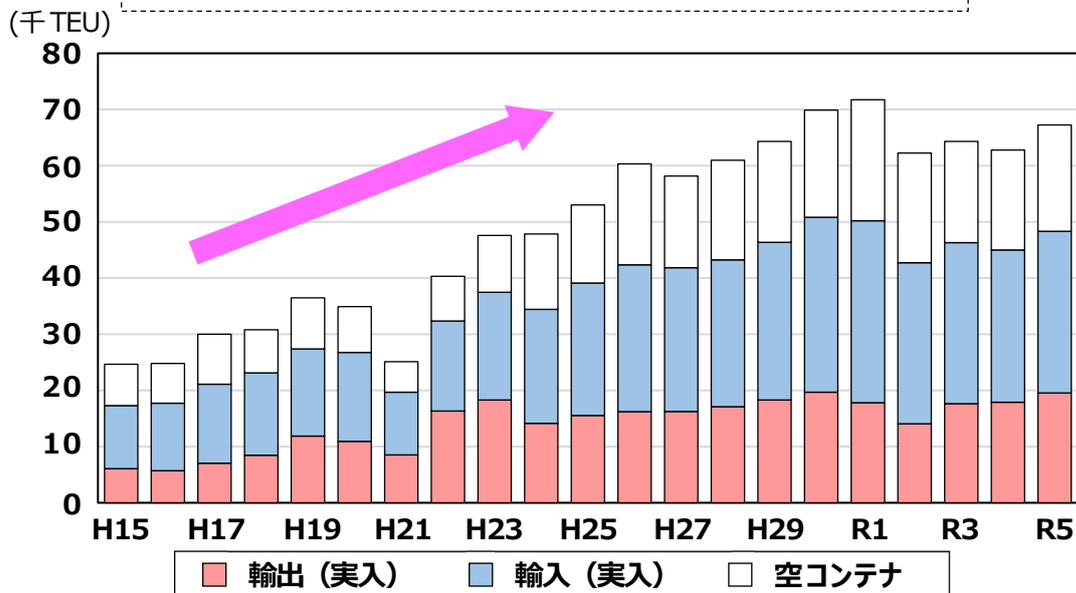


図 4-10 金沢港のコンテナ貨物量の年次推移



**施策④-2：利用業種の拡大と保管機能の検討**

**(短・中期～長期)**

金沢港の利用業種の拡大を図るため、小口混載貨物に対する支援、金沢港の利用促進に向けた関係者間の連携強化等により利用荷主の裾野を広げるよう取り組みます。

また、荷主企業から貨物搬入を柔軟に対応できる倉庫を求める声があることから、保管機能に対するニーズ調査・分析・検討を行います。

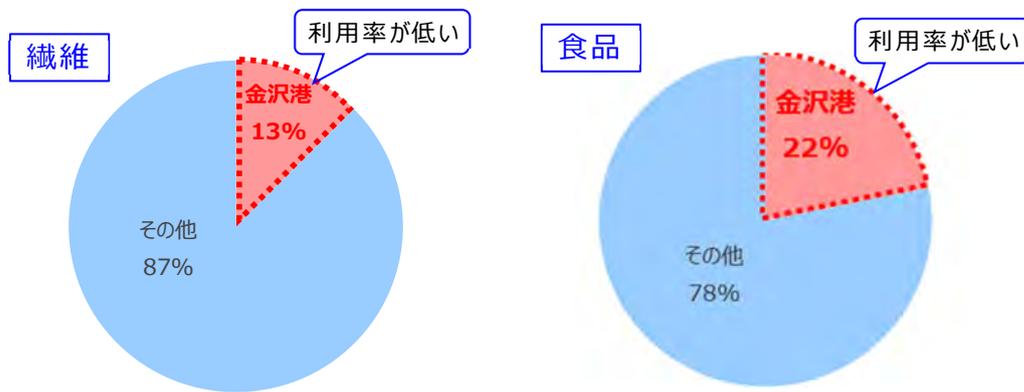
**【取り組みの方向性】**

**○利用業種の拡大**

小口混載貨物に対する支援 等  
金沢港の利用促進に向けた関係者間の連携強化 等

**○保管機能の検討**

金沢港周辺の保管機能に対するニーズの調査・分析



出典：平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

図 4-11 県内企業の輸出貨物の金沢港利用率



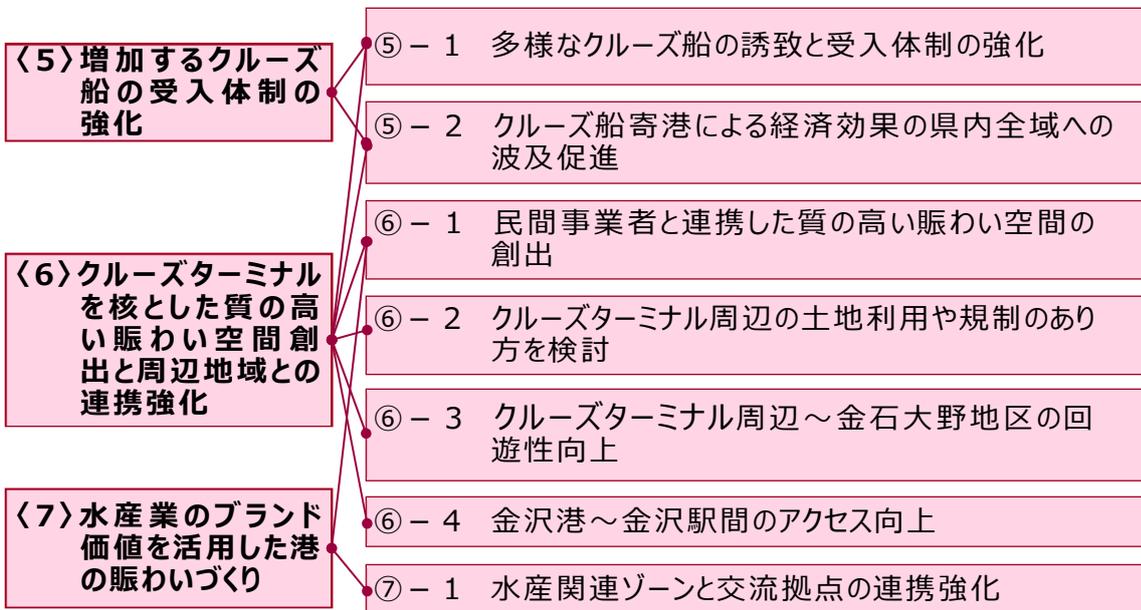
### 4-3-2 クルーズ・賑わいに関する施策

目指すべき将来像を実現するために、クルーズ・賑わいに関する重点戦略に基づき、7つの具体的な施策を展開していきます。

**目指すべき将来像** **賑わい、個性、美しさを兼ね備え、次世代に受け継がれる金沢港**

**重点戦略** **文化と国際性にあふれる交流盛んな港づくり**

**施策の方向性** **具体的な施策**



**関連する課題**

(6) クルーズ船の安定的な寄港と受入体制の充実  
 (7) クルーズターミナルを核とした更なる賑わいの創出  
 (8) 周辺地域・交流施設との連携強化  
 (9) 水産業との連携強化

## 〈5〉 増加するクルーズ船の受入体制の強化

### 施策⑤-1：多様なクルーズ船の誘致と受入体制の強化

#### ソフト施策（短・中期～長期）、ハード施策（中期～長期）

金沢港の優位性を活かした、経済効果の高いラグジュアリー船の誘致や、北陸新幹線県内全線開業を活用した金沢港発着クルーズの誘致を進めるほか、クルーズ船の増加や、大型化に対応できるよう受入体制の強化を行い、石川県成長戦略の目標値である年間60本のクルーズ寄港を定着させ、賑わいと交流のある港づくりを目指します。

#### ・経済効果の高いクルーズ船（ラグジュアリー船、発着クルーズ）の誘致

#### ・北陸新幹線県内全線開業を活用した金沢港発着クルーズの誘致

→ 海外クルーズ見本市への出展や船会社訪問、他港と連携した共同プロモーションの実施、船会社・旅行社等の幹部招へいなど

#### ・受入体制の強化

→ 多様なクルーズ船受入機能の強化

既存の物流機能に加え、クルーズ船の2隻同時着岸や、大型クルーズ船にも対応できるよう努めることとする。

→ シャトルバスや物販などの充実

利便性向上のためシャトルバスの運行を促進し、物販や県民による歓送迎の充実を図る。



図 4-12 無量寺ふ頭周辺の将来イメージ

#### （参考）クルーズ船による経済効果

R5 乗客数見込み約 6 万 3 千人×2 万 5 千円 = **15.8 億円**

※H27 乗客数約 8 千人×2 万 5 千円 = **2.0 億円**

#### <直接消費額>

・金沢港に入港した乗客：約 2 万 5 千円/人

・ラグジュアリー船乗客：約 3 万 4 千円/人

・発着クルーズで前後泊した乗客：約 4 万 5 千円/人（宿泊費含む）

※県の調査（H28）より算出

**施策⑤-2：クルーズ船寄港による経済効果の県内全域への波及促進**  
(短・中期～長期)

寄港地ツアーの多様化を図ることで、金沢港の周辺地域や加賀・能登、さらには、北陸全域での経済効果の波及を目指します。

加賀・能登、富山・福井にも魅力的な観光地が多い  
→千里浜、和倉温泉、加賀温泉郷、  
黒部アルペンルート、永平寺、東尋坊など



図 4-13 金沢港からの寄港地ツアーの多様化

かつて北前船で栄えた港町の面影を残す魅力ある観光資源が集積  
→金石・大野のこまちなみ、寺社、  
町屋、飲食

【金沢港周辺地域の観光ツアー例】



〈6〉クルーズターミナルを核とした質の高い賑わい空間創出と周辺地域との連携強化

施策⑥-1：民間事業者と連携した質の高い賑わい空間の創出（短・中期）

施策⑥-2：クルーズターミナル周辺の土地利用や規制のあり方を検討

（短・中期）

クルーズターミナル周辺や金沢リンクス周辺で、民間事業者とともに人々が集い、交流ができる質の高い賑わい空間の創出を図ります。

また、今後の開発動向や立地企業の意向なども踏まえた、土地利用や規制のあり方について検討を行います。



図 4-14 クルーズターミナルと金沢リンクス周辺の位置図

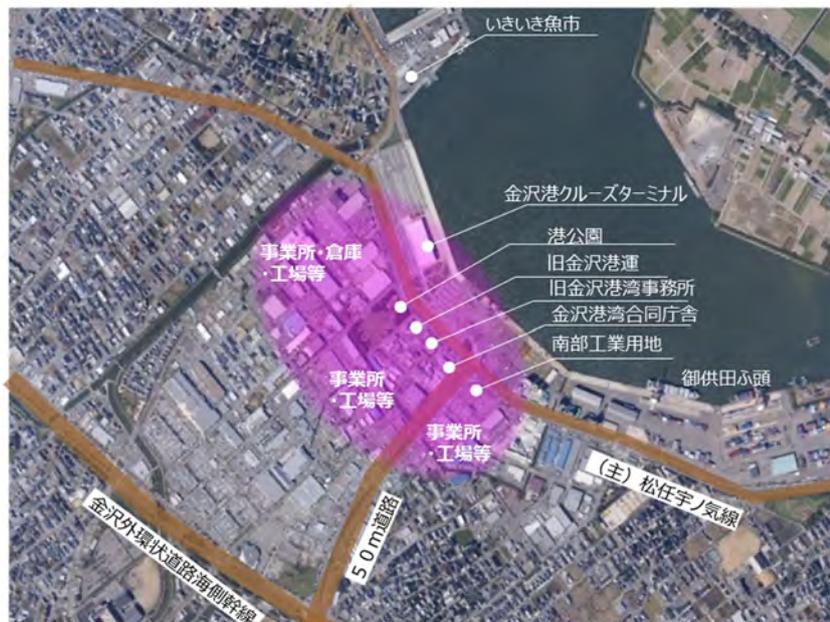


図 4-15 クルーズターミナル周辺の土地利用状況

**施策⑥-3：クルーズターミナル周辺～金石大野地区の回遊性向上**

**(短・中期～長期)**

歩行空間の確保やサイクリング環境の向上を図るとともに、交通事業者や市、地元が連携した地域運営交通や EV カート、水上バスなど、多様な移動手段の活用により、回遊性の向上を目指します。



図 4-16 クルーズターミナルと周辺施設



図 4-17 多様な移動手段

**施策⑥-4：金沢港～金沢駅間のアクセス向上**

**（短・中期～長期）**

第3次金沢交通戦略に基づき50m道路でのバス路線の強化やモビリティハブの充実、デジタル交通サービスの活用など、金沢港周辺におけるバス等のサービス水準向上を目指します。なお、クルーズ船寄港時やイベント開催時において、事業者によるシャトルバス運行の充実を促します。



図 4-18 現在の金沢駅から金沢港までのバスのルート



出典：第3次金沢交通戦略（金沢市）

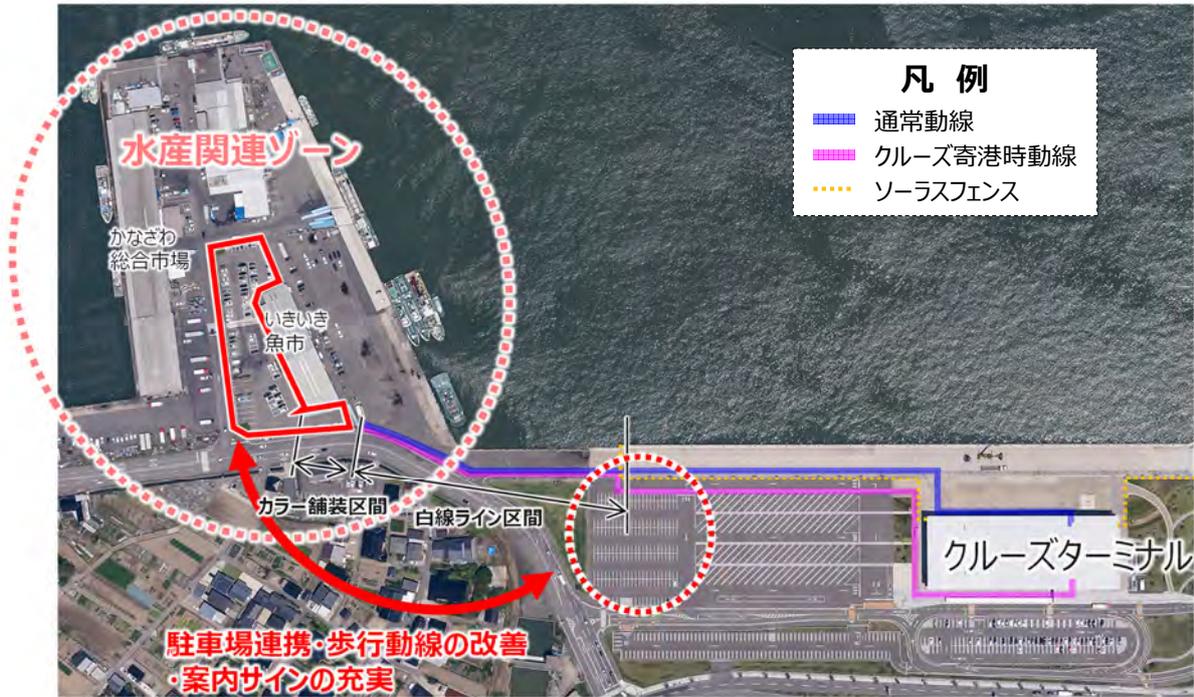
図 4-19 第3次金沢交通戦略が目指す姿（R5.3 金沢市）

〈7〉 水産業のブランド価値を活用した港の賑わいづくり

施策⑦-1：水産関連ゾーンと交流拠点の連携強化

(短期)

水産関連ゾーンとクルーズターミナルの駐車場との連携や歩行動線の改善、案内サインの充実など連携強化に努めます。



〈水産関連ゾーン～クルーズターミナル間の歩道空間〉



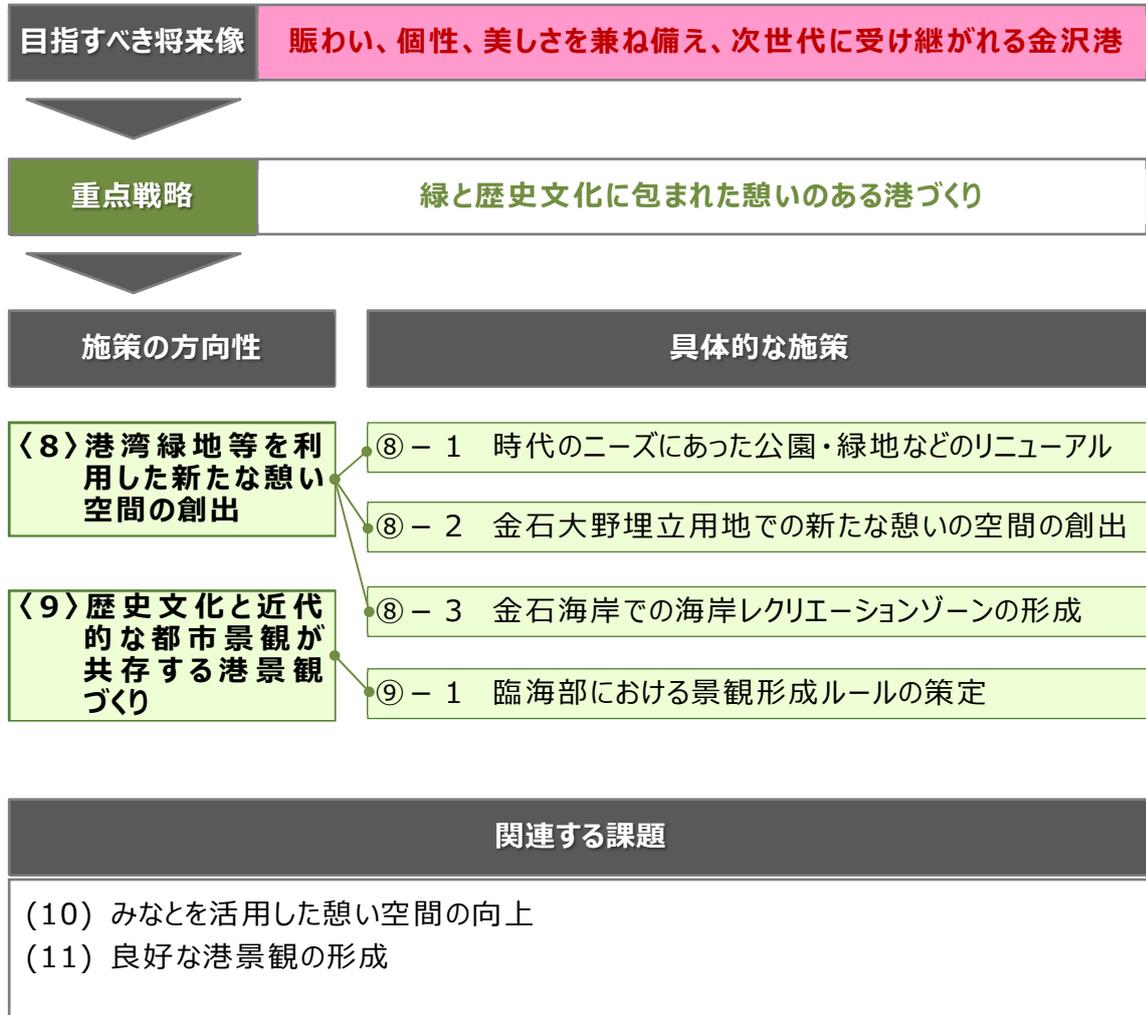
図 4-20 水産ふ頭の現状



図 4-21 かなざわ総合市場の完成イメージ

### 4-3-3 レクリエーション・緑・景観に関する施策

目指すべき将来像を実現するために、レクリエーション・緑・景観に関する重点戦略に基づき、4つの具体的な施策を展開していきます。



## 〈8〉 港湾緑地等を利用した新たな憩い空間の創出

### 施策⑧-1：時代のニーズにあった公園・緑地などのリニューアル

(中期～長期)

既存の公園や緑地を、開放的で憩いのある空間やイベントなどで人の賑わう多目的な空間となるよう、港と自然が調和した魅力ある緑地空間のリニューアルに努めます。



図 4-22 クルーズターミナル周辺の公園



「イメージ・例」 開放的で憩いのある空間



「イメージ・例」 イベントなどで賑わう多目的な空間

図 4-23 緑地リニューアルのイメージ

**施策⑧-2：金石大野埋立用地での新たな憩いの空間の創出（中期～長期）**

**施策⑧-3：金石海岸での海岸レクリエーションゾーンの形成（中期～長期）**

金石大野埋立用地や隣接する金石海岸を、県民が憩い、集えるレクリエーションの場やマリンレジャーなどが楽しめる空間とするため、地域住民と連携し、検討を進めます。



図 4-24 金石大野埋立用地の活用案



出典：指宿市 HP（指宿市）  
ビーチ



スポーツ施設



釣り施設



バーベキュー・キャンプ場

図 4-25 土地利用のイメージ

## 〈9〉 歴史文化と近代的な都市景観が共存する港景観づくり

### 施策⑨-1：臨海部における景観形成ルールの方針

(短期)

海の玄関口にふさわしい優美で緑に包まれた港景観を目指すため、「臨海部における景観形成ルールの方針」を金沢市と連携し検討を進め、昔からの自然や歴史と近代的な都市景観が共存する金沢港の新たな顔づくりを図っていきます。

< テーマ > 『海の玄関口にふさわしい優美で緑に包まれた港景観を目指して』

< 基本方針 >

#### 伝統的な色で玄関口を彩ります

金沢港に訪れたい仕掛けづくりや旅の始まりをおもてなしする仕掛けづくりとして、ライトアップによる夜間景観の創出に加え、加賀百万石の伝統的な色彩である加賀五彩をアクセント色として活用し、海の玄関口としての魅力向上を目指します。

#### 金沢港らしい色で玄関口を美しく、綺麗に保ちます

伝統的空間と調和しつつ、港らしい色(グレー系等)を基調とすることや、景観を阻害する要素を取り除くことで、金沢港クルーズターミナル等のランドマークの白色を際立たせることにより、誰が見ても美しいと思える港湾空間を目指します。

#### 緑のおもてなしにより自然が堪能できる港を形成します

海の玄関口(金沢港)と陸の玄関口(金沢駅)を繋ぐ、けやき並木等の美しい緑や、港周辺の松林等の風情ある緑の保全・育み、緑豊かな空間づくりを通し、自然が堪能できる港の形成(緑のおもてなし)を目指します。

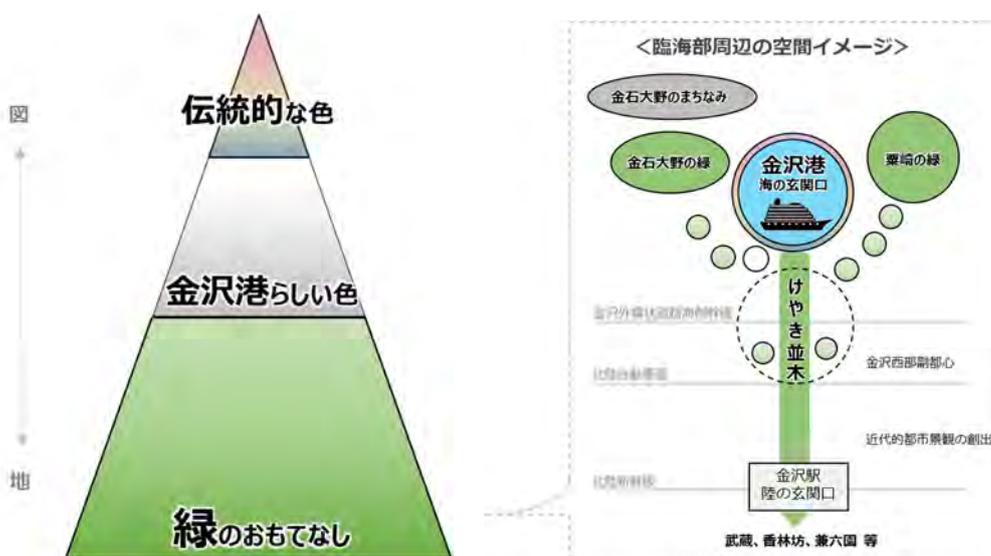


図 4-26 基本方針と空間イメージ

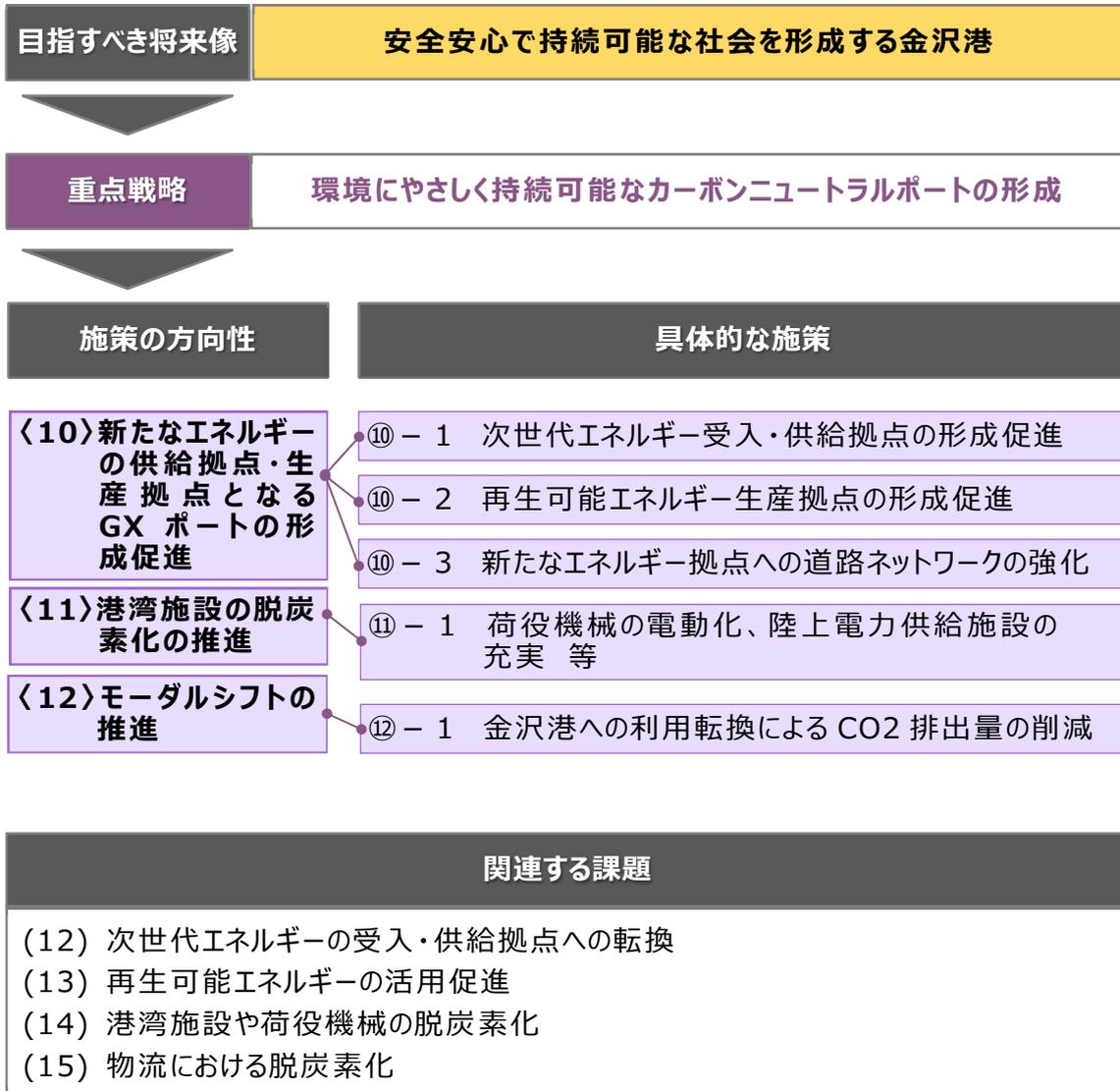
基本方針を踏まえた具体的なイメージとして、以下の様な例が考えられます。



図 4-27 金沢港における色彩のイメージ

#### 4-3-4 カーボンニュートラルに関する施策

目指すべき将来像を実現するために、カーボンニュートラルに関する重点戦略に基づき、5つの具体的な施策を展開していきます。



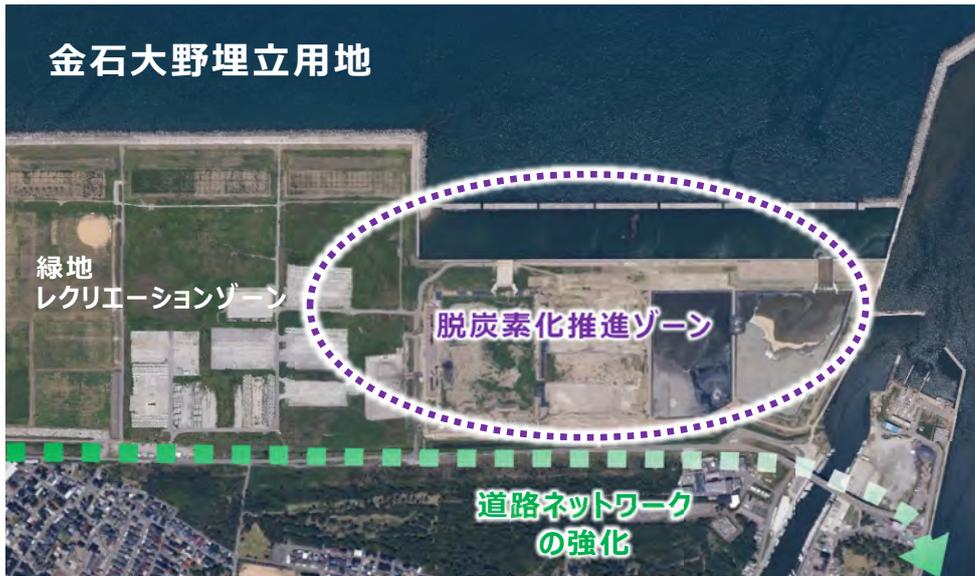
〈10〉 新たなエネルギーの供給拠点・生産拠点となる GX ポートの形成促進

施策⑩-1：次世代エネルギー受入・供給拠点の形成促進 (中期～長期)

施策⑩-2：再生可能エネルギー生産拠点の形成促進 (中期～長期)

施策⑩-3：新たなエネルギー拠点への道路ネットワークの強化 (中期～長期)

金石大野埋立用地の一部を脱炭素化推進ゾーンと位置付け、今後の社会の動向を注視しながら、新たなエネルギーに対する要請に応じて活用する用地として検討していきます。



出典：HySTRA  
新エネルギーの受入・供給基地



出典：国土交通省 HP  
LNG バンカリング船の基地



出典：国土交通省 HP  
洋上風力発電の組立基地



出典：国土交通省 HP  
太陽光発電施設

図 4-28 土地利用のイメージ

## 〈11〉 港湾施設の脱炭素化の推進

### 施策⑪-1：荷役機械の電動化、陸上電力供給施設の充実等

(短・中期～長期)

カーボンニュートラルポートの形成に向け、官民が連携して取り組み、次世代エネルギーを活用した荷役機械や陸上電力供給施設といった新技術の開発動向を注視しながら、港湾施設の脱炭素化を進めます。

ハイブリッド型トランスファークレーン 電動式フォークリフト



出典：株式会社三井 E&S HP 出典：(株)小松製作所 HP

図 4-29 環境負荷の少ない荷役機械の導入

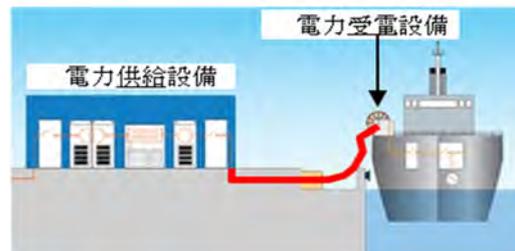


図 4-30 陸上電力供給施設の導入



図 4-31 照明灯のLED化



提供：日野自動車(株)

図 4-32 次世代自動車の導入



図 4-33 環境負荷の少ない引船の導入

〈12〉 モーダルシフトの進展

施策⑫-1：金沢港への利用転換によるCO<sub>2</sub>排出量の削減

(短・中期～長期)

官民一体となったポートセールスや荷主企業への支援を行い、県内企業に対し、CO<sub>2</sub>排出量が多い陸上輸送から海上輸送への利用転換を推進することで、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指します。

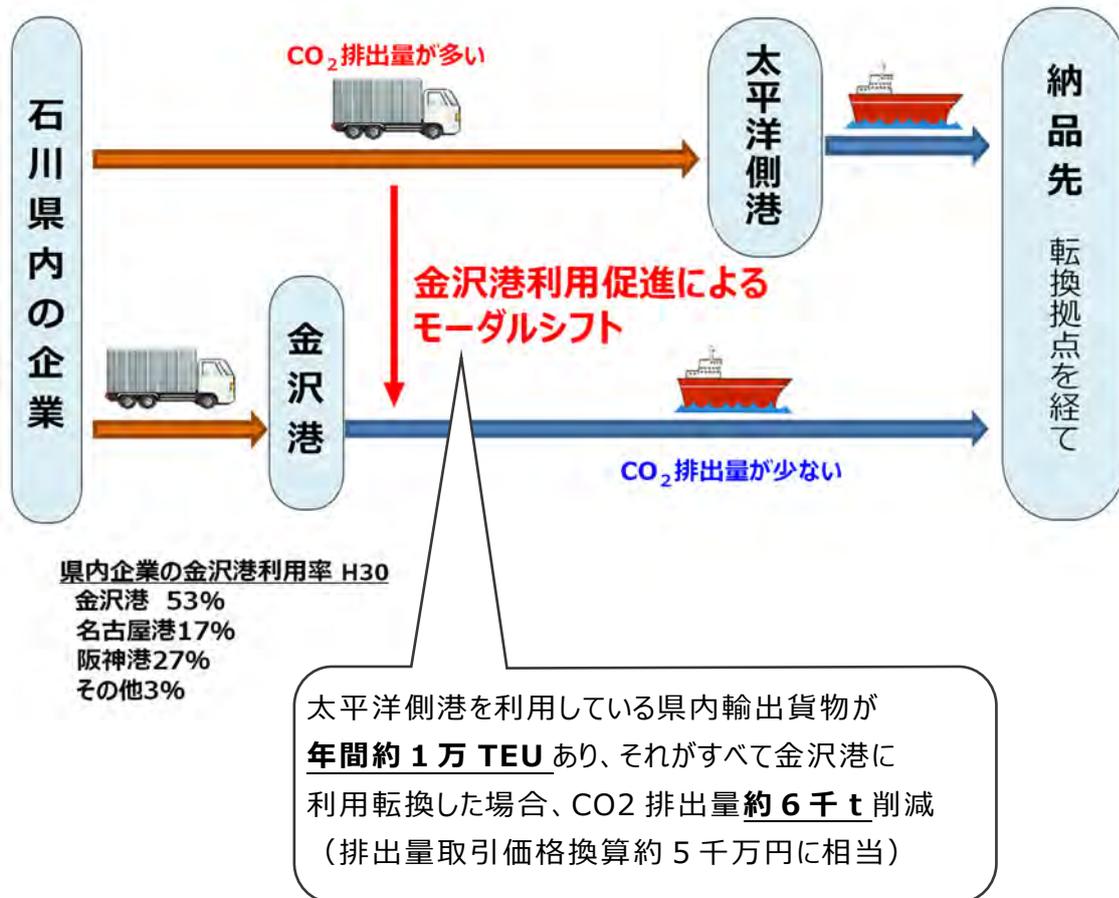
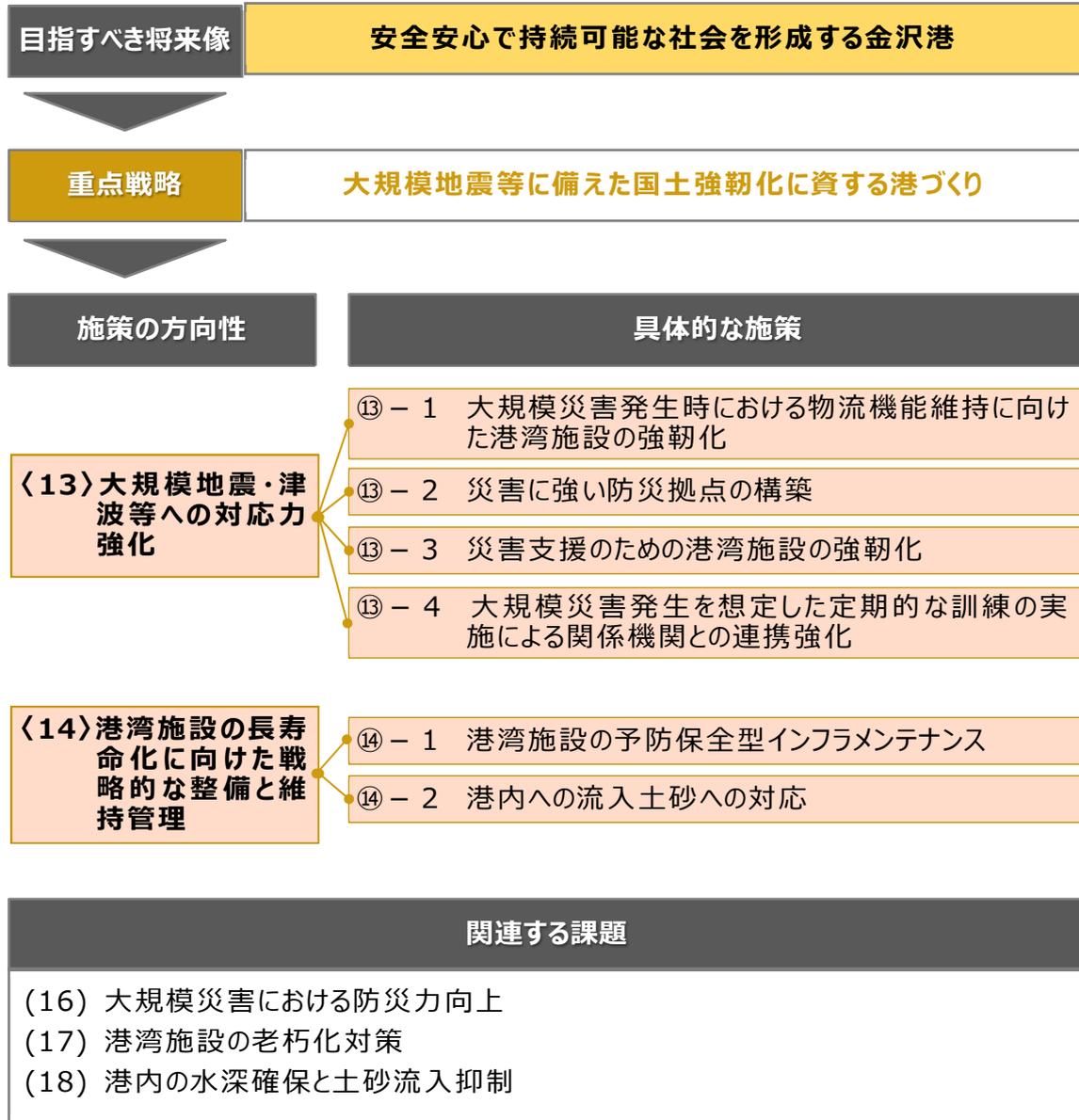


図 4-34 モーダルシフトのイメージ図

### 4-3-5 安全・安心に関する施策

目指すべき将来像を実現するために、安全・安心に関する重点戦略に基づき、6つの具体的な施策を展開していきます。



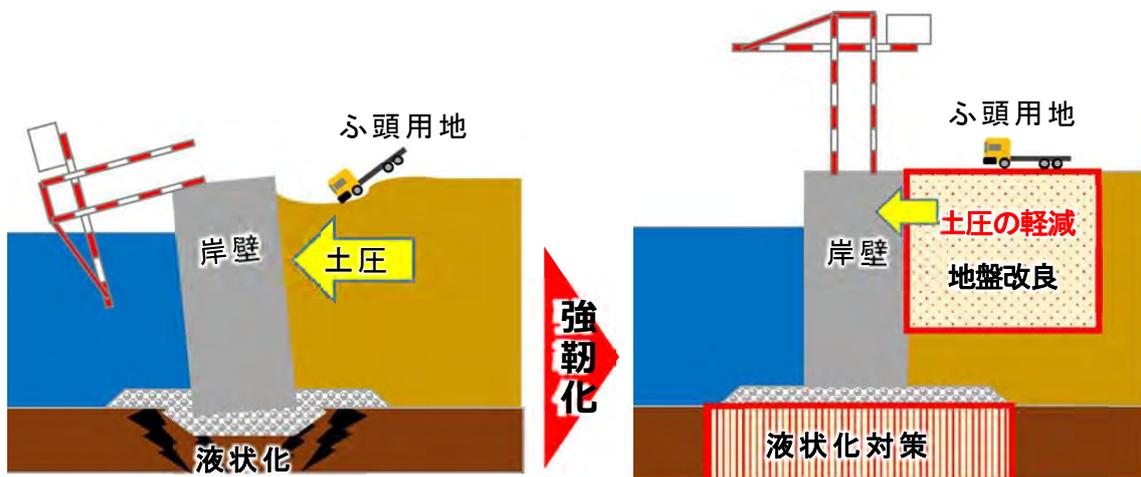
〈13〉大規模地震・津波等への対応力強化

施策⑬-1：大規模災害発生時における物流機能維持に向けた港湾施設の強靱化  
(短期～中期)

大規模災害発生後においても継続して経済活動を維持できるように、岸壁を耐震化するとともに、背後のふ頭用地や接続する臨港道路の液状化対策を講じるなど、港湾施設の強靱化に取り組み、災害に強い港湾を目指します。



図 4-35 大浜地区の将来イメージ



＜ 一般岸壁 ＞

＜ 強靱化した岸壁 ＞

出典：交通政策審議会港湾分科会資料

図 4-36 岸壁の強靱化イメージ

**施策⑬-2：災害に強い防災拠点の構築**

(短期～中期)

**施策⑬-3：災害支援のための港湾施設の強靱化**

(短期～中期)

今回の地震では、ふ頭用地や緑地等を救助活動や緊急物資の一時保管場所として、また、岸壁に停泊している貨客船を休養施設や災害対策拠点として利用するなど、被災地の復旧・復興拠点として港湾が活用されました。

この経験を踏まえ、無量寺ふ頭、戸水ふ頭エリアを災害時の防災拠点ゾーンとし、十分なオープンスペースを確保し、クルーズターミナルを核とした防災拠点の構築に努めるとともに、緊急物資等の受入機能を確保できるよう、港湾施設（岸壁、ふ頭用地）の強靱化を目指します。



図 4-37 防災拠点ゾーン（災害時）の範囲



**大規模災害発生時に金沢港に必要な拠点機能**

- ① 自衛隊等が被災地支援に向けて進出する拠点
- ② 水、食料等の緊急物資搬出入の拠点
- ③ 被災者が一時的に避難できる拠点
- ④ 緊急対応のヘリが離発着可能な拠点

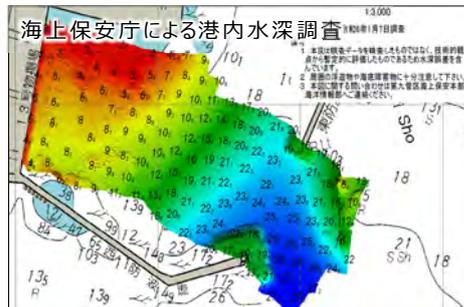
図 4-38 令和6年能登半島地震時の港湾利用状況と大規模災害発生時に金沢港に必要な拠点機能

**施策⑬-4：大規模災害発生を想定した定期的な訓練の実施による関係機関との連携強化（短期）**

令和6年能登半島地震においては、速やかに国、県、港湾利用者、海上保安庁による現地調査、被害状況のとりまとめ、施設の利用可否判断、応急措置の検討を行うことにより岸壁の利用開始につなげることができました。

この経験を踏まえ、大規模災害が発生した場合でも金沢港の港湾機能を維持できるよう、国、港湾利用者、海上保安庁等の関係機関と大規模災害発生を想定した訓練を定期的実施し、連携強化を図っていきます。

① 現地調査



② 被害状況の整理



③ 応急措置の検討



④ 岸壁の利用開始



図 4-39 令和6年能登半島地震時の対応

〈14〉 港湾施設の長寿命化に向けた戦略的な整備と維持管理

施策⑭-1：港湾施設の予防保全型インフラメンテナンス（短・中期～長期）

老朽化した港湾施設の戦略的な維持管理による施設の長寿命化及び更新費用のコスト削減を図ります。

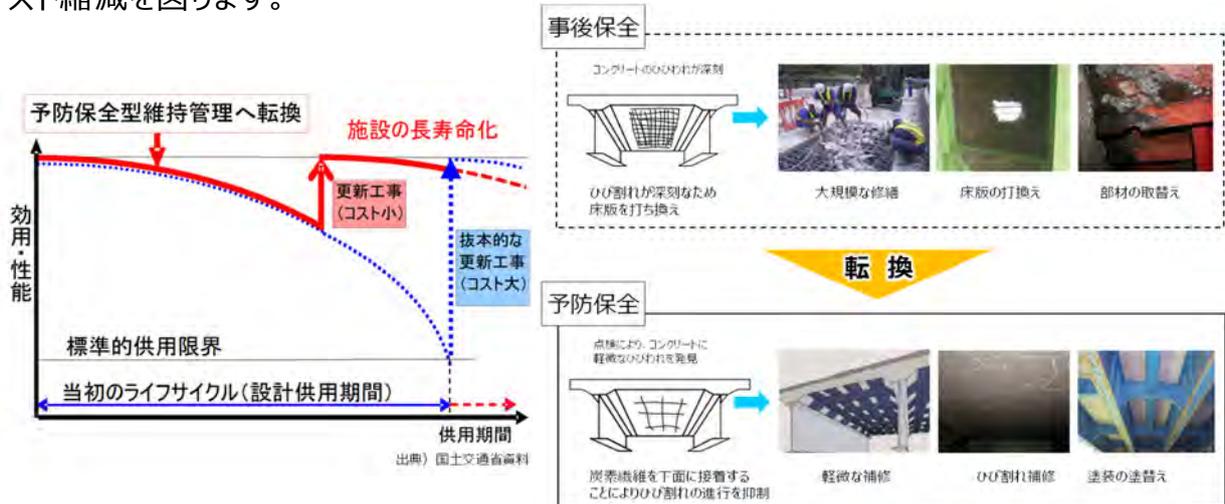


図 4-40 イメージ（港湾施設の予防保全型インフラメンテナンス）

施策⑭-2：港内への流入土砂への対応（短・中期～長期）

港内への流入土砂の浚渫により水深を確保し、船舶の航行安全向上を図ります。



図 4-41 土砂流入位置図

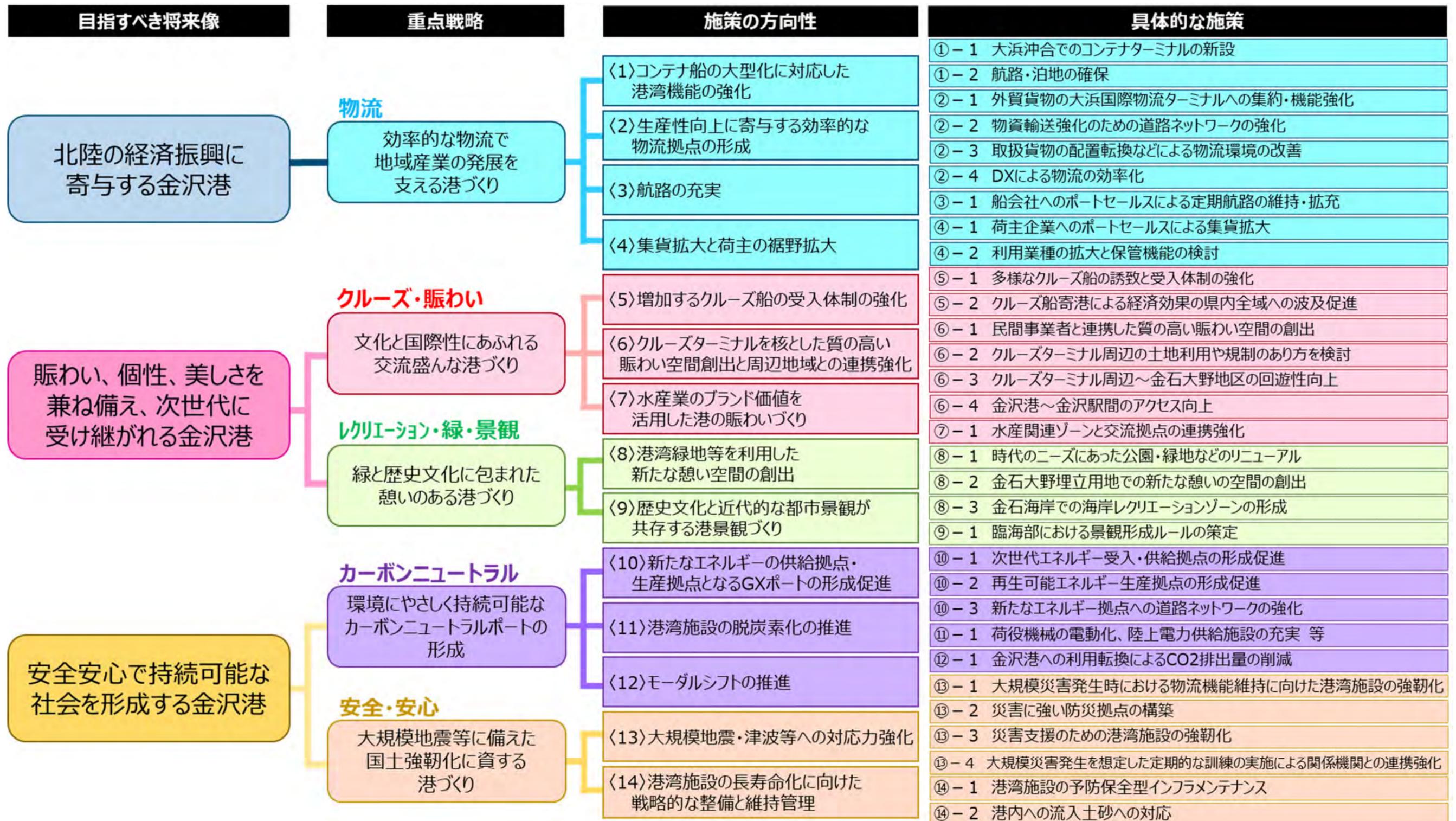


図 4-42 泊地浚渫状況

4-3-6 施策体系図

基本理念を念頭に、目指すべき将来像を実現させるための重点戦略に基づく具体的な施策について、その体系図は以下のとおりとなります。

＜基本理念＞ 物流の未来を牽引し、賑わいを奏でる強くしなやかな金沢港



#### 4-4 具体的な施策と目標時期

##### 【物流】効率的な物流で地域産業の発展を支える港づくり

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短・中期	長期	
〈1〉コンテナ船の大型化に対応した港湾機能の強化	①-1 大浜沖合でのコンテナターミナルの新設			大浜地区
	①-2 航路・泊地の確保			大浜地区
〈2〉生産性向上に寄与する効率的な物流拠点の形成	②-1 外貿貨物の大浜国際物流ターミナルへの集約・機能強化			大浜地区
	②-2 物資輸送強化のための道路ネットワークの強化			大浜地区 北地区 等
	②-3 取扱貨物の配置転換などによる物流環境の改善			北地区 南地区
	②-4 DXによる物流の効率化			—
〈3〉航路の充実	③-1 船会社へのポートセールスによる定期航路の維持・拡充			—
〈4〉集貨拡大と荷主の裾野拡大	④-1 荷主企業へのポートセールスによる集貨拡大			—
	④-2 利用業種の拡大と保管機能の検討			—

##### 【クルーズ・賑わい】文化と国際性にあふれる交流盛んな港づくり

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短・中期	長期	
〈5〉増加するクルーズ船の受入体制の強化	⑤-1 多様なクルーズ船の誘致と受入体制の強化			南地区
	⑤-2 クルーズ船寄港による経済効果の県内全域への波及促進			—
〈6〉クルーズターミナルを核とした質の高い賑わい空間創出と周辺地域との連携強化	⑥-1 民間事業者と連携した質の高い賑わい空間の創出			南地区
	⑥-2 クルーズターミナル周辺の土地利用や規制のあり方を検討			南地区
	⑥-3 クルーズターミナル周辺～金石大野地区の回遊性向上			南地区 西地区 等
	⑥-4 金沢港～金沢駅間のアクセス向上			南地区
〈7〉水産業のブランド価値を活用した港の賑わいづくり	⑦-1 水産関連ゾーンと交流拠点の連携強化			南地区

【レクリエーション・緑・景観】緑と歴史文化に包まれた憩いのある港づくり

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短・中期 概ね15年後	長期 概ね30年後	
〈8〉港湾緑地等を利用した新たな憩い空間の創出	⑧-1 時代のニーズにあった公園・緑地などのリニューアル			南地区
	⑧-2 金石大野埋立用地での新たな憩いの空間の創出			金石地区
	⑧-3 金石海岸での海岸レクリエーションゾーンの形成			金石地区
〈9〉歴史文化と近代的な都市景観が共存する港景観づくり	⑨-1 臨海部における景観形成ルールの策定			—

【カーボンニュートラル】環境にやさしく持続可能なカーボンニュートラルポートの形成

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短・中期 概ね15年後	長期 概ね30年後	
〈10〉新たなエネルギーの供給拠点・生産拠点となるGXポートの形成促進	⑩-1 次世代エネルギー受入・供給拠点の形成促進			金石地区
	⑩-2 再生可能エネルギー生産拠点の形成促進			金石地区
	⑩-3 新たなエネルギー拠点への道路ネットワークの強化			金石地区
〈11〉港湾施設の脱炭素化の推進	⑪-1 荷役機械の電動化、陸上電力供給施設の充実 等			—
〈12〉モーダルシフトの推進	⑫-1 金沢港への利用転換によるCO2排出量の削減			—

【安全・安心】大規模地震等に備えた国土強靱化に資する港づくり

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短・中期 概ね15年後	長期 概ね30年後	
〈13〉大規模地震・津波等への対応力強化	⑬-1 大規模災害発生時における物流機能維持に向けた港湾施設の強靱化			大浜地区
	⑬-2 災害に強い防災拠点の構築			南地区
	⑬-3 災害支援のための港湾施設の強靱化			南地区
	⑬-4 大規模災害発生を想定した定期的な訓練の実施による関係機関との連携強化			—
〈14〉港湾施設の長寿命化に向けた戦略的な整備と維持管理	⑭-1 港湾施設の予防保全型インフラメンテナンス			—
	⑭-2 港内への流入土砂への対応			—

## 第5章 空間利用計画（ゾーニング）

### 5-1 金沢駅～金沢港の空間利用

金沢駅西地区については、金沢駅から金沢港へ向かって都心軸が形成され、沿線には県庁を核とした数多くの商業施設や業務施設が立地する金沢西部副都心が形成されています。

金沢港の「無量寺～金石エリア」は、人流・賑わい機能を有したゾーン、戸水～御供田～大浜地区については、物流機能を有したゾーンとして棲み分け、土地利用及びそれぞれの機能集積を図ります。

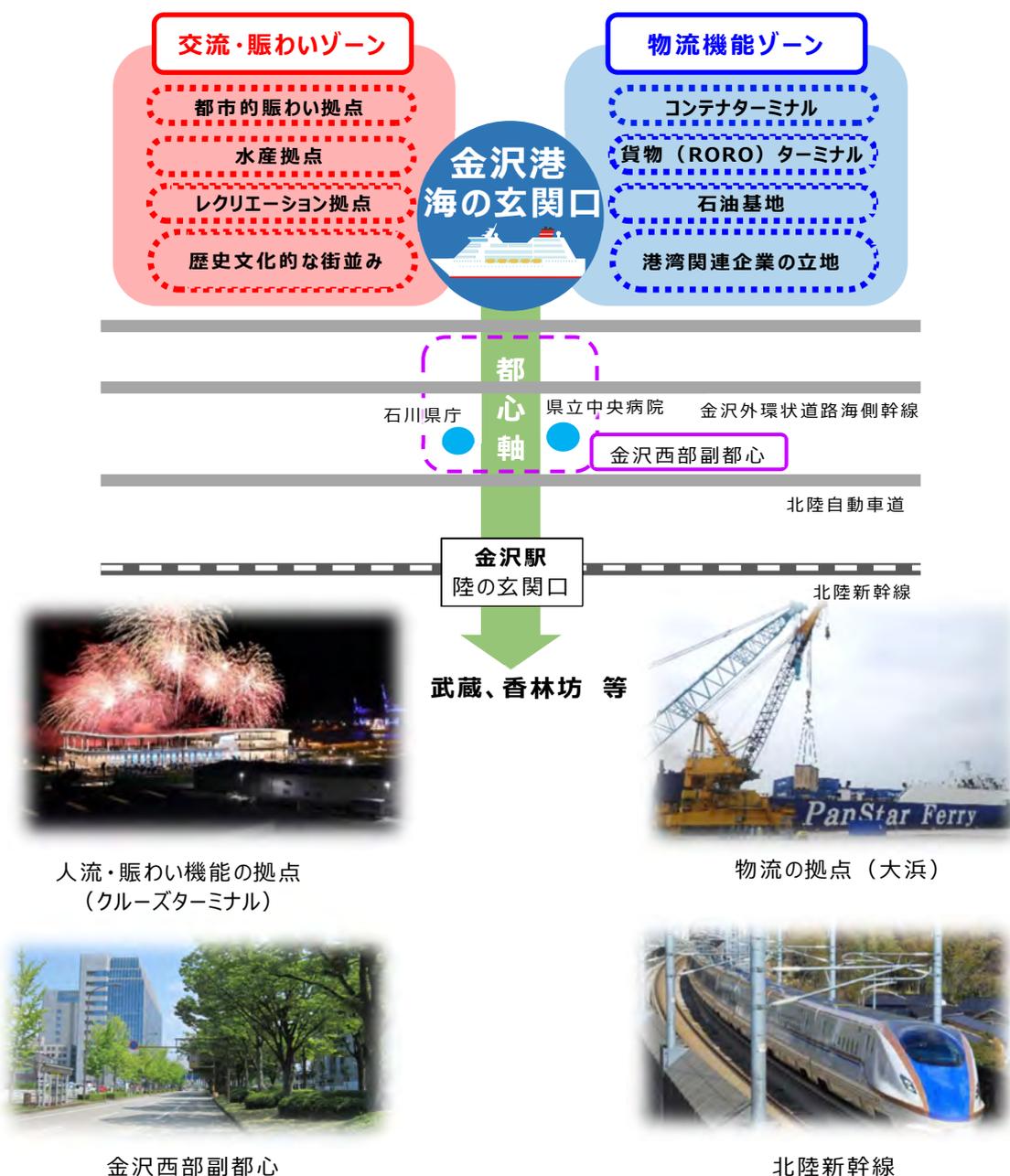
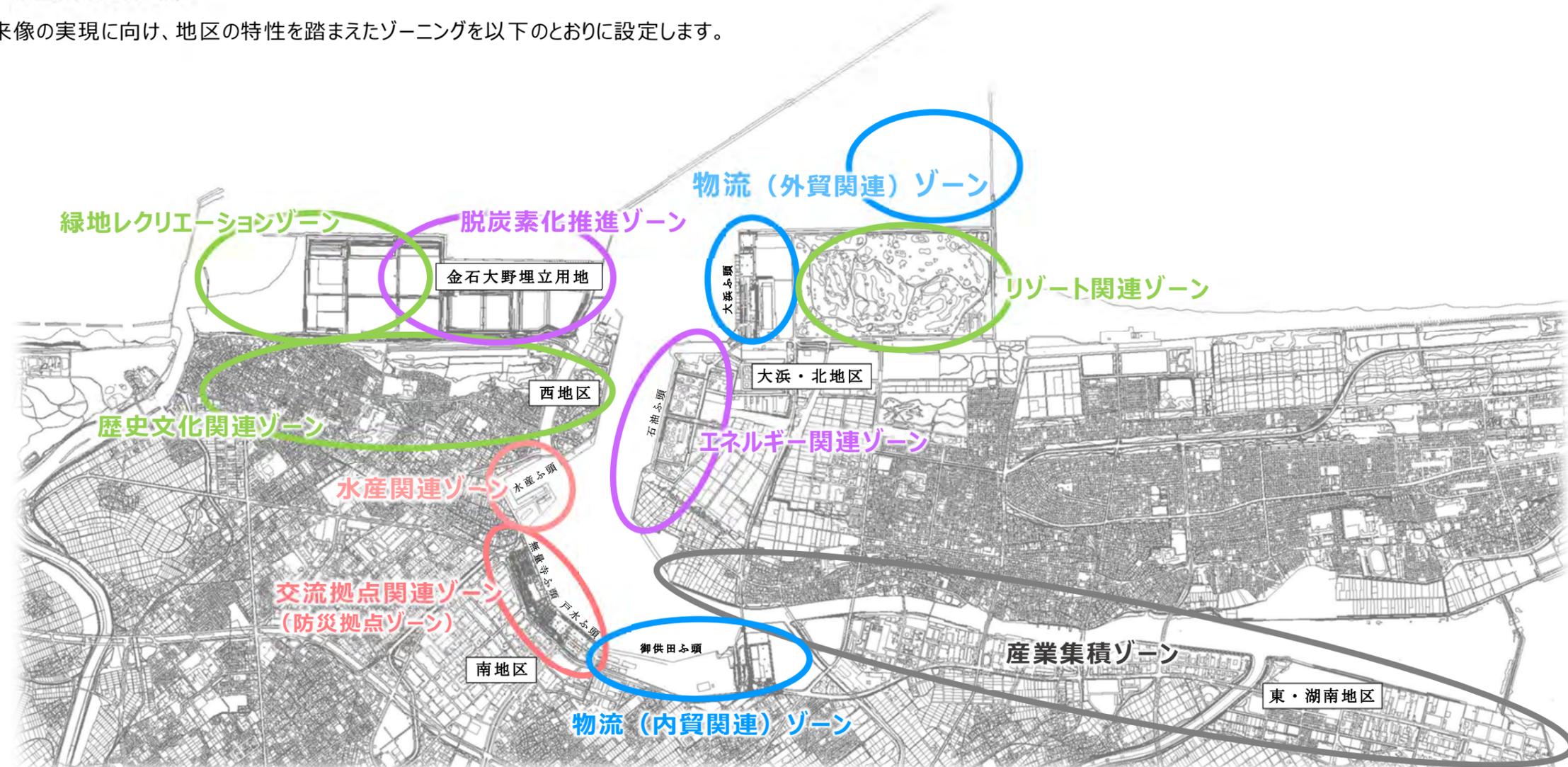


図 5-1 金沢港の空間利用イメージ

5-2 金沢港全体空間利用計画

金沢港の将来像の実現に向け、地区の特性を踏まえたゾーニングを以下のとおりに設定します。



<p><b>物流（外貿関連）ゾーン</b></p>  <p>コンテナ貨物や RORO 貨物といった外貿貨物を取扱うゾーン。</p>	<p><b>物流（内貿関連）ゾーン</b></p>  <p>セメントや砂利・砂、鋼材などの内貿貨物を取扱うゾーン。</p>	<p><b>交流拠点関連ゾーン（防災拠点ゾーン）</b></p>  <p>クルーズターミナルを核とした賑わい空間を創出するゾーン。（大規模災害発生時は防災拠点として機能）</p>	<p><b>水産関連ゾーン</b></p>  <p>水産物の水揚げや販売などを行う水産物を取扱うゾーン。</p>	<p><b>産業集積ゾーン</b></p>  <p>臨海部に立地する企業が産業活動を行うゾーン。</p>
<p><b>エネルギー関連ゾーン</b></p>  <p>石油基地や LPG 基地などエネルギーを取扱うゾーン。</p>	<p><b>脱炭素化推進ゾーン</b></p>  <p>新たなエネルギーに対する要請に応じて活用するゾーン。</p>	<p><b>緑地レクリエーションゾーン</b></p>  <p>金石の緑地や海岸を楽しむことができるレクリエーションゾーン。</p>	<p><b>リゾート関連ゾーン</b></p>  <p>民間事業者と連携した新たな滞在型の観光拠点を創出するゾーン。</p>	<p><b>歴史文化関連ゾーン</b></p>  <p>歴史的な金石・大野地区の町並みと港が共生するゾーン。</p>

図 5-2 金沢港全体空間利用計画（ゾーニング）

### 5-3 地区別空間利用計画

#### 5-3-1 大浜・北地区

大浜地区は、既存の大浜ふ頭に加え、船舶の大型化や貨物量の増大に対応するため、大浜沖合に計画する新たなコンテナターミナルを「物流（外貿関連）ゾーン」と位置づけます。

なお、新たにリゾートホテルが建設され、滞在型の観光拠点が生まれると期待されるエリアを「リゾート関連ゾーン」とし、民間事業者と連携し、より一層の賑わい空間の創出を図ります。

北地区は、石油ふ頭背後地を引き続き石油関連企業などの集積地として「エネルギー関連ゾーン」とし、五郎島ふ頭は、海上保安庁巡視船、作業船などが係留する「船溜まり関連ゾーン」に位置づけます。

また、大浜沖合でのコンテナターミナルの新設や外貿貨物の大浜国際物流ターミナルへの集約・機能強化により、臨港道路大浜御供田線の貨物車などの交通量が増加することが見込まれるため、物資輸送強化のための道路ネットワークの強化を図ります。

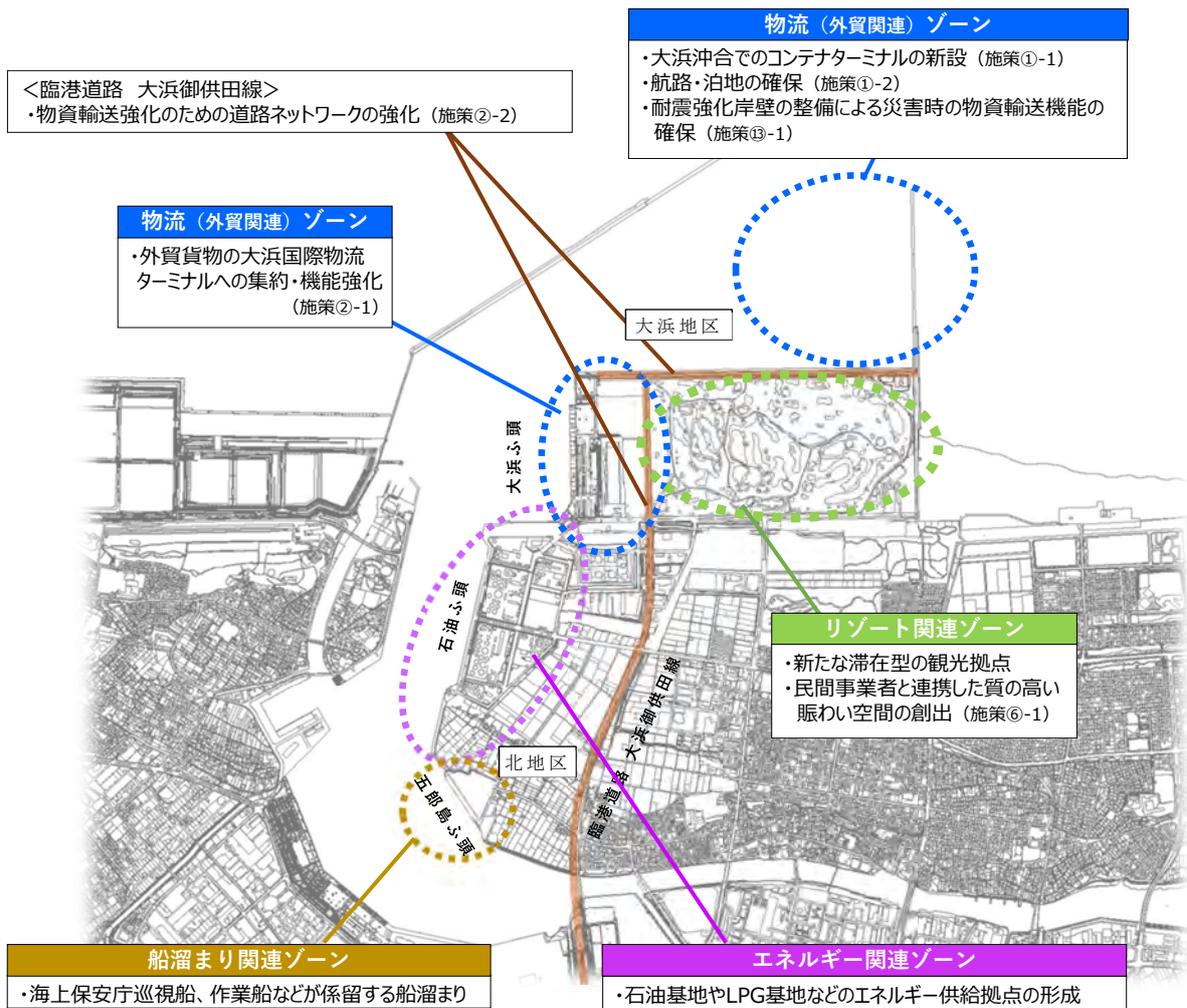


図 5-3 空間利用計画（ゾーニング：大浜・北地区）

### 5-3-2 南地区

御供田ふ頭は、コンテナ機能を大浜沖合へ機能移転後、既存のセメントや鋼材貨物も扱う内貿貨物を中心とした「物流（内貿関連）ゾーン」に位置づけます。

無量寺ふ頭及び戸水ふ頭は、外貿貨物（RORO 貨物）を大浜国際物流ターミナルへ機能移転後、クルーズ船の増加や大型化に対応できるよう受入体制の強化を行い、クルーズターミナルを核とした質の高い賑わい空間の創出を図ることができるよう「交流拠点関連ゾーン」とするほか、大規模災害発生時には、自衛隊等の被災地支援に向けての進出や、水、食料等の緊急物資搬出入などの拠点として機能する「防災拠点ゾーン」に位置づけます。

水産ふ頭は、「水産関連ゾーン」として、引き続き水産振興の拠点とするとともに、隣接する交流拠点と連携強化に努め、さらなる金沢港の賑わい創出を目指します。

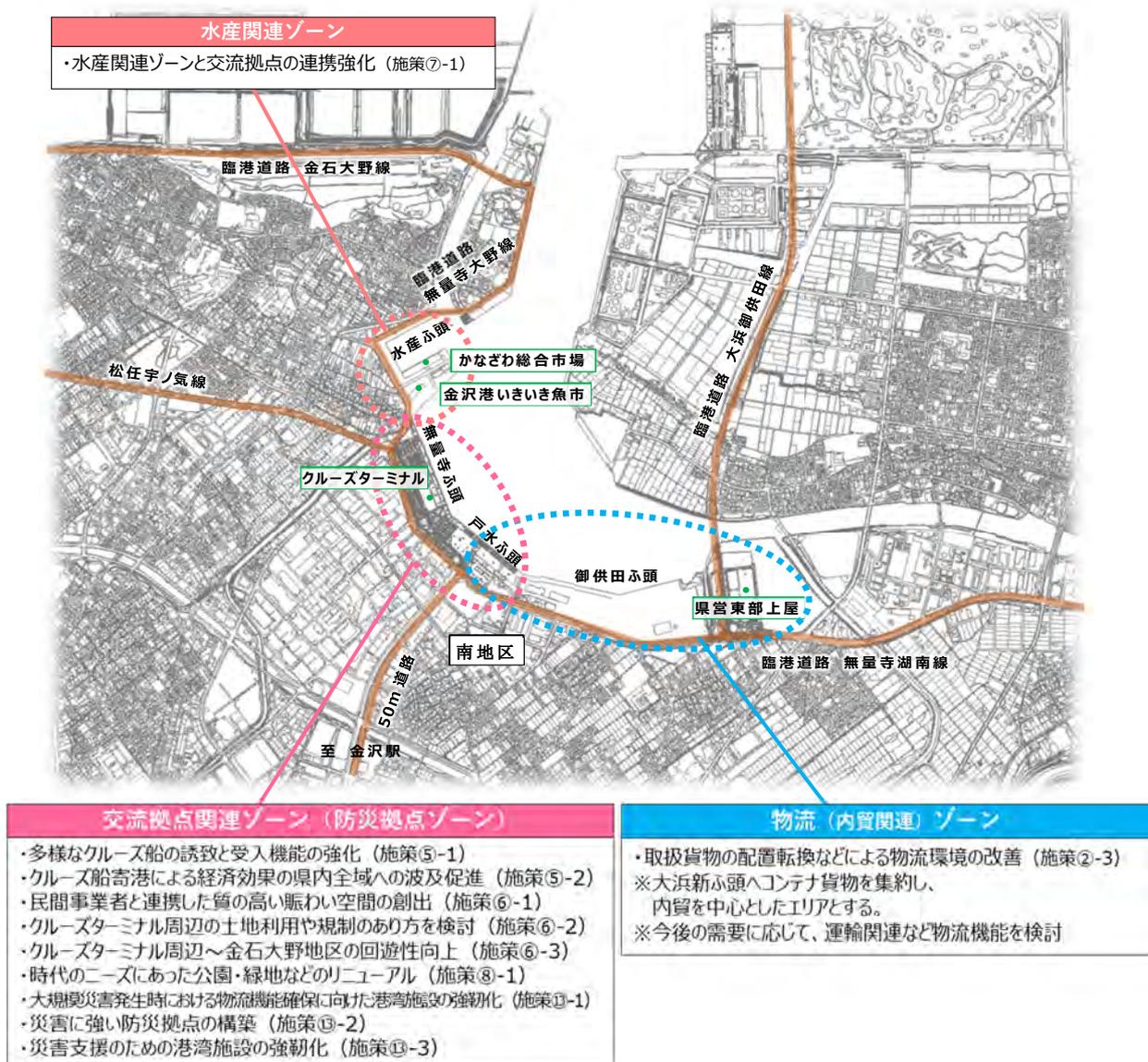


図 5-4 空間利用計画（ゾーニング：南地区）

### 5-3-3 金石・西地区

金石大野埋立用地は、金石側を金石海岸と一体となった自然環境を生かした「緑地レクリエーション関連ゾーン」に、大野側は、今後の社会の動向を注視しながら、新たなエネルギーに対する要請に応じて活用を検討する「脱炭素化推進ゾーン」に位置づけます。

旧大野川沿いは、引き続きプレジャーボートや官公庁船、作業船が係留する「船溜まり関連ゾーン」にします。

伝統的な町並みが残る金石地区及び大野地区と、大野お台場公園や釣り護岸を有する西地区を「歴史文化関連ゾーン」に位置づけ、クルーズターミナル周辺と一体となった賑わいの創出を図ります。

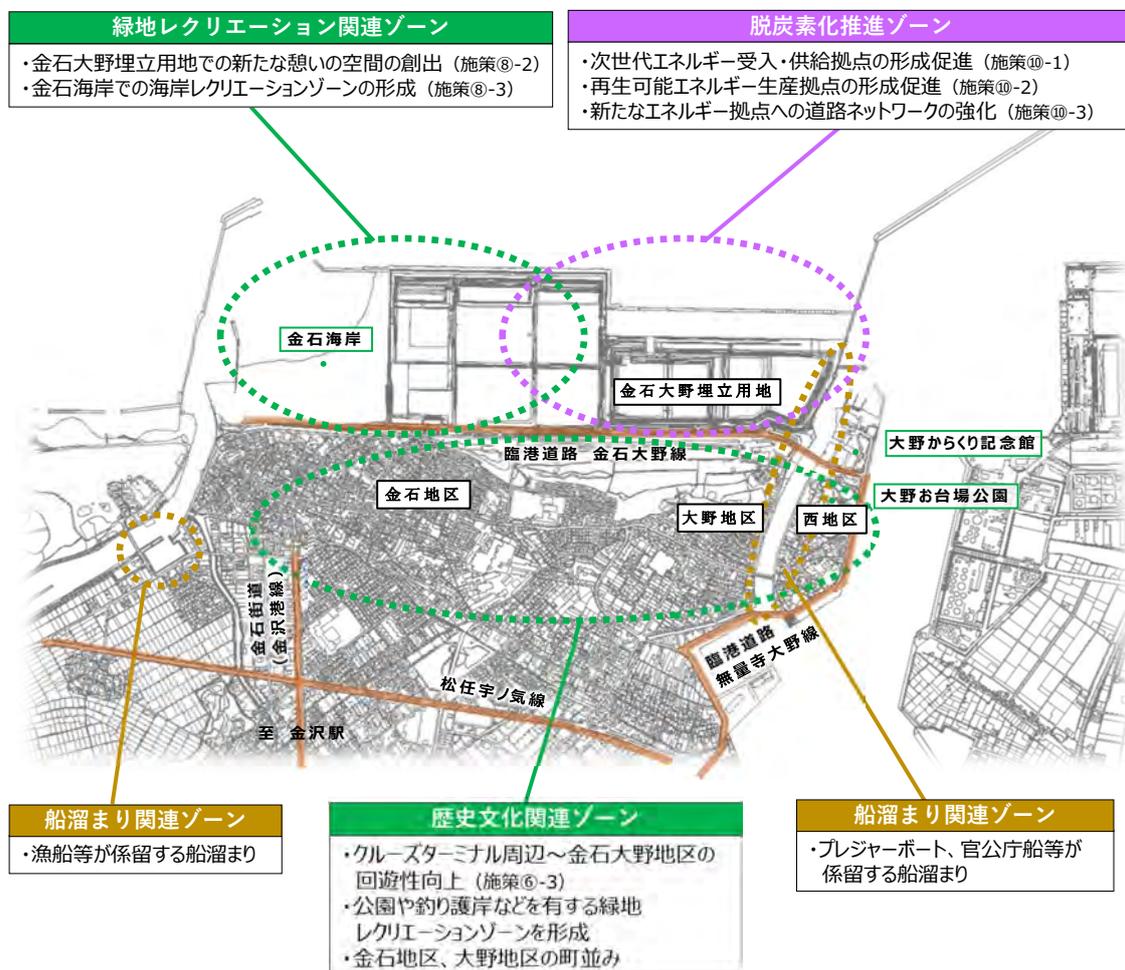


図 5-5 空間利用計画（ゾーニング：金石・西地区）

付属資料

金沢港将来ビジョン検討委員会名簿

	氏名	役職	職名
委員長	大脇 崇	公益社団法人日本港湾協会	理事長
委員	池本 良子	金沢大学	名誉教授
委員	榎田 真也	金沢大学	教授
委員	長利 啓正	株式会社小松製作所 金沢工場	工場長
委員	神崎 直志	北陸地域 CNP 広域輸送検討会	委員
委員	坂本 英之	金沢美術工芸大学	名誉教授
委員	嶋崎 正朗	石川県漁業協同組合	副組合長理事
委員	下沢 佳充	金沢みなと懇話会	会長
委員	高桑 幸一	金沢駅西振興協議会	会長
委員	高山 純一	公立小松大学	教授
委員	中倉 弘貴	株式会社サンスターライン北陸営業所	所長
委員	長谷川 由香	子育て向上委員会	代表
委員	藤村 一志	一般社団法人金沢港振興協会	専務理事
委員	堀岡 修次	株式会社金沢港運	代表取締役社長
委員	溝口 道晴	日本通運株式会社北陸支店	支店長
委員	村山 公崇	一般社団法人 日本外航客船協会 法務保険委員会	委員
委員	佐々木 規雄	北陸地方整備局港湾空港部	部長
委員	福井 明裕	金沢海上保安部	部長
委員	新保 博之	金沢市	副市長
委員	高橋 実枝	石川県企画振興部	部長
委員	光永 祐子	石川県商工労働部	部長
委員	鈴見 裕司	石川県土木部	部長
オブザーバー	加賀谷 俊和	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官

敬称略、五十音順（委員長、行政機関除く）

## 金沢港将来ビジョン検討委員会開催履歴

---

2023年（令和5年） **第1回 検討委員会、幹事会 ※合同開催**

4月28日 金沢港の現状と課題、今後の予定、委員会設置要綱について

---

2023年（令和5年） **第2回 幹事会**

8月31日 ニーズ調査の結果、ニーズ調査を踏まえた課題整理、  
基本方針と施策の方向性の確認について

---

2023年（令和5年） **第3回 幹事会**

10月16日 ニーズ調査の結果、目指すべき将来像と重点戦略及び施策、  
空間利用計画（ゾーニング）について

---

2023年（令和5年） **第2回 検討委員会**

10月31日 将来像、基本方針、空間利用計画（ゾーニング）について

---

2024年（令和6年） **第4回 幹事会 ※書面開催**

2月22日 能登半島地震を踏まえた施策、パブリックコメントの結果について  
金沢港将来ビジョン（案）の確認

---

2024年（令和6年） **第3回 検討委員会**

3月25日 能登半島地震を踏まえた施策、パブリックコメントの結果について  
金沢港将来ビジョン（案）のとりまとめ

---

## 金沢港将来ビジョンの関連計画

表 1 金沢港将来ビジョンの関連計画（国）

金沢港将来ビジョンの関連計画	
<b>国・北陸地域の関連計画</b>	
○ <b>港湾に関連する計画</b>	
港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針 【令和5年3月 国土交通省港湾局】	<p><b>1 特に戦略的に取り組む事項</b></p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用 (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p><b>2 引き続き重点的に取り組む事項</b></p> <p>①地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保 ②あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現 ③良好な港湾環境の保全・再生・創造 ④循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化 ⑤国土の保全への配慮 ⑥国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進 ⑦港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理 ⑧新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進</p> <p><b>3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項</b></p> <p>①サイバーポートによる港湾の電子化 ②AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保 ③持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進 ④柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進</p>
2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 【令和3年6月 内閣官房ほか】	<p><b>【洋上風力】</b> 魅力的な国内市場の創出に政府としてコミットすることで、国内外からの投資の呼び水とするため、政府として導入目標を明示する。具体的には2030年までに1,000万kw、2040年までに浮体式も含む3,000万kw～4,500万kwの案件を形成する。2019年4月に施行された再エネ海域利用法に基づき、着実に案件形成プロセスを進めていく。また、系統や港湾等のインフラ整備を計画的に進めていく。</p> <p><b>【カーボンニュートラルポート】</b> 我が国の輸出入の99.6%を取り扱う物流拠点であり、かつ我が国のCO2排出量の約6割を占める産業の多くが立地する産業拠点である港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入や貯蔵・配送等を図るとともに脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成し、2050年までの港湾におけるカーボンニュートラル実現を目指す。</p>
北陸管内港湾の中長期構想(北陸港湾ビジョン) 【令和3年3月 国土交通省北陸地方整備局港湾空港区】	<p><b>【物流】“繋げる”北前船</b> ～地域経済の成長力を底上げする物流の多様化・高度化～ <b>【産業】“地域とともに発展する”北前船</b> ～地域産業を支える日本海側エネルギー拠点の形成・循環型社会の構築～ <b>【防災】“国土全体を守る”北前船</b> ～自然災害から国民のいのちと暮らしを守る北陸港湾の強靱化～ <b>【維持管理】“技術発展により持続する”北前船</b> ～北陸港湾におけるスマートインフラの実現～ <b>【観光】“賑わいをつくる”北前船</b> ～多様なニーズに対応したクルーズ振興と地域連携による“楽しいみなど”づくり～</p>
港湾の中長期政策「PORT2030」 【平成30年7月 国土交通省港湾局】	<p><b>【中長期政策の方向性（8本柱）】</b></p> <p>1 グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築 2 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 3 列島のクルーズアイランド化 4 ブランド価値を生む空間形成 5 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成 6 港湾・物流活動のグリーン化 7 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 8 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開</p> <p>※令和4年6月フォローアップの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の流行による国際サプライチェーンの強靱化への要請の高まりやデジタル化の加速への対応</li> <li>・ロシアによるウクライナ侵攻も踏まえた脱炭素化の動き（GX）の加速への対応</li> <li>・国際クルーズ等の人流（貨物船の乗船員等も含む。）への水際・事後対応・軽石漂流など新たな自然災害への対応</li> </ul>
○ <b>地域に関連する計画</b>	
国土強靱化基本計画 【令和5年7月 内閣官房】	<p><b>●国土強靱化の基本目標</b></p> <p>①人命の保護 ②国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される ③国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化 ④迅速な復旧復興</p> <p><b>●国土強靱化を推進する上での基本的な方針【5本柱】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国民の生命と財産を守る防災インフラ（河川・ダム、砂防・治山、海岸等）の整備・管理</li> <li>・経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化</li> <li>・デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化</li> <li>・地域における防災力の一層の強化（地域力の発揮）</li> <li>・災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化</li> </ul>
新たな北陸圏広域地方計画 【令和5年7月 国土交通省北陸地方整備局北陸圏広域地方計画推進室】	<p><b>●将来像：住み心地・居心地よく、多彩な魅力を活かして躍動する北陸</b></p> <p><b>●目標</b></p> <p>【目標1】北陸圏での魅力ある暮らしの実現 ～生活環境・雇用環境の充実と安全・安心かつ環境と調和した地域づくり～ 【目標2】競争力のある産業の育成 ～北陸における経済・生産の一層の活性化～ 【目標3】日本海側の中枢圏域の形成 ～日本海側圏域及び太平洋側圏域との連携強化～ 【目標4】交流・関係人口の創出 ～北陸の魅力を活かした国内外との交流・関係の創出～</p>

表 2 金沢港将来ビジョンの関連計画（石川県）

金沢港将来ビジョンの関連計画	
<b>石川県の関連計画</b>	
○港湾に関連する計画	
金沢港カーボンニュートラル レポート形成計画 【令和5年4月】	<p>①基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代エネルギーの供給拠点への転換 → 県内全域への脱炭素化に貢献</li> <li>・港湾施設や荷役機械の脱炭素化 → 船会社や荷主に選ばれる港へ</li> <li>・モーダルシフトの進展（県内企業による利用促進） → 物流における脱炭素化に貢献</li> </ul> <p>②温室効果ガス削減目標 （基準年）2013年度：6.0（千t-CO2）→（中期目標）2030年度：3.8（千t-CO2）36%削減 →（長期目標）2050年度：実質ゼロ</p> <p>③主な取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代エネルギー運搬船</li> <li>・次世代エネルギーの受入施設</li> <li>・照明のLED化</li> <li>・陸上電力供給施設</li> <li>・荷役機械の脱炭素化</li> <li>・車両の燃料電池化</li> <li>・太陽光発電の導入</li> </ul>
○地域に関連する計画	
石川県地域防災計画 【令和5年】	<p>【一般災害対策編・地震災害対策編・津波災害対策編】</p> <p>●<b>海岸、港湾、漁港の整備対策</b> 人員、緊急物資及び復旧用資機材等の海路による輸送の機能を確保するため、耐震性を補強するとともに必要に応じて耐震強化岸壁を整備する。港湾については、近年の高波災害を踏まえ、耐波性能の照査や既存施設の補強を推進する。</p> <p>●<b>公園、緑地等の整備対策</b> 震災時においては、公園、緑地及び緑道等の果たす役割は、津波により、建物の倒壊等が発生したときの火災の延焼防止、避難路、避難地としてばかりでなく、消防、医療活動の拠点、屋外仮設住居の建設用地等として活用できる。このため、市街地の公園、緑地、緑道等の整備を促進するとともに、震災時における地域防災拠点施設の整備に努める。</p>
石川県強靱化計画 【令和3年】	<p>【<b>港湾の災害対応力の強化</b>】 物流拠点としての機能を確保するため、耐震化を含めた港湾施設の機能強化を図るとともに、緊急物資の受け入れに必要な施設の整備を推進する。</p> <p>【<b>漁船等を活用した緊急時の避難体制</b>】 海に面し、孤立する可能性が高い地区において、漁船等による海上からの避難体制を確保できるよう漁業協同組合へ働きかける。</p> <p>【<b>津波対策等の推進</b>】 海岸保全区域背後の人家や公共施設等を津波等から防護するため、海岸堤防等の整備を推進する。</p> <p>【<b>港湾施設の維持管理</b>】 防波堤や岸壁等の港湾施設の老朽化対策について、施設ごとの維持管理計画等に基づき、計画的な点検や補修・更新を行い、施設の適切な維持管理を実施する。</p>
石川県都市計画 マスタープラン 【平成30年】	<p>●<b>都市計画の理念：“個性、交流、安心を実現する地域主体の持続可能なまちづくり”</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○都市計画の目標 1 持続可能でにぎわいある集約型のまちづくり</li> <li>○都市計画の目標 2 安全・安心で快適に暮らせるまちづくり</li> <li>○都市計画の目標 3 活力ある地域拠点の充実と交流のまちづくり</li> <li>○都市計画の目標 4 個性ある景観と豊かで多様な自然を活かしたまちづくり</li> <li>○都市計画の目標 5 地域主体のまちづくり</li> </ul>
いしかわ景観総合計画 【平成27年】	<p>●<b>石川県景観形成基本方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 自然景観の保全と創出</li> <li>2) 歴史的・文化的な街並み景観や田園景観の保全と創出</li> <li>3) 日常生活空間における快適な景観づくり</li> <li>4) 未来に向けた新たな都市景観の創出</li> <li>5) 広域的・連続的・拠点的な景観の保全・創出</li> </ol>
石川県景観計画 【平成20年】	<p>●<b>景観形成重要地域における景観形成の方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①海岸景観の保全・活用</li> <li>②河川景観の保全・再生</li> <li>③歴史的・文化的な景観の保全・継承</li> <li>④交通・観光拠点周辺の景観形成</li> <li>⑤公共施設における景観的配慮</li> <li>⑥景観阻害要因の改善</li> </ol>

表 3 金沢港将来ビジョンの関連計画（金沢市）

金沢港将来ビジョンの関連計画	
<b>金沢市の関連計画</b>	
○港湾に関連する計画	-
○地域に関連する計画	-
金沢市地域防災計画 【令和5年10月時点】	<p><b>【金沢市震災アセスメント調査】</b> 想定地震による金沢港の被害は、液状化により大きな被害が予測され、復旧には相当の期間を要すると考えられる。今後の港湾整備の中で、岸壁の耐震補強を計画的に進めていく必要がある。</p> <p><b>【海上交通の確保】</b> 海上交通は、陸上交通が不可能となった場合の救助活動や救援物資の受け入れ等災害応急対策に欠かせない交通手段となる。</p>
第3次金沢交通戦略 【令和5年3月】	<p>●<b>基本的な考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり</li> <li>○交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり</li> </ul> <p>●<b>基本方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～</li> <li>2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～</li> <li>3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～</li> <li>4. 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～</li> <li>5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～</li> </ol> <p>●<b>重点的な取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新しい交通システム（第1段階）の整備 ※バスのサービス水準向上</li> <li>○金沢 MaaSの推進</li> <li>○モビリティハブの整備</li> <li>○地域住民による移動手段の充実（地域運営交通）</li> <li>○公共シェアサイクル「まちのり」の充実</li> </ul>
金沢市景観計画 【令和3年7月（変更）】	<p>●<b>景観形成の基本理念</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 特色ある自然・風土を保全・活用した景観形成</li> <li>(2) 歴史的資産を継承した景観形成</li> <li>(3) 地域の時間と暮らしに根ざした景観形成</li> </ol> <p>●<b>景観まちづくりの目標</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 市民みんなの協働によって郷土に愛着と誇りが感じられるまち</li> <li>② 一人ひとりの暮らしの中に息づく美しく快適なまち</li> <li>③ 途絶えることなく後代に景観資産を引き継ぐまち</li> </ol> <p>※金沢市景観総合計画（平成21年）も同様の基本理念・目標</p>
金沢市都市計画 マスタープラン 【令和元年】	<p>●<b>基本方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○金沢らしい資産を守り・磨き上げ・活かすことで、成長・発展していく交流拠点都市の形成</li> <li>○中心市街地を核とした都市機能の集積と公共交通重要路線沿線へ居住が誘導された集約都市の形成</li> <li>○都市と良好な農林業・自然環境との共生によって、市民誰もが安全で快適に暮らし働ける環境共生都市の形成</li> </ul> <p>●<b>港湾に関する内容等</b></p> <p>金沢港クルーズターミナルの整備とともに、国・県・交通事業者との連携により、海の玄関口としての交通結節機能の強化を図る。</p> <p>金沢の魅力を国内外に発信することで、定期航路を拡充するなど、国際的な交流拠点としての交通機能強化を図る。</p>

## 金沢港将来ビジョン 用語集

用語	定義
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。
上屋	荷揚げした貨物や船に積込む貨物の荷さばきや一時保管を行うための施設で、通常、ふ頭内に配置される。貨物の保管を目的とする倉庫とは異なる。
カーボンニュートラル	日常生活や事業活動により排出される CO2 の排出量から森林などによる吸収量を差し引いて実質的な排出量をゼロにすること。
カーボンニュートラルポート	国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、燃料アンモニア等の次世代エネルギーの大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを旨とするものをいう。
ガントリークレーン	コンテナターミナルに設置される、船舶との間でコンテナ貨物の積み卸しを行うためのクレーン。アーム部分が長いので、大型コンテナ船の貨物の積み卸しに対応できる。
岸壁	船舶を着岸、係留させて、貨物の積み卸し、船客の乗降等の利用に供する施設。
グリーンツーリズム	農山漁村に滞在し農漁業体験を楽しみ、地域の人々との交流を図る余暇活動のこと。
クルーズ船	船旅に必要となる宿泊施設やその他レストラン、バー、プールなどのレクリエーション設備を備えた客船。
航路	船舶などが海上を航行するための通路のこと
港湾計画	港湾法により港湾管理者が策定する長期的な港湾の開発利用保全の基本を定めた計画のこと。
港湾関連情報処理システム	入出港する船舶・航空機及び輸出入される貨物について税関その他の関係行政機関に対する手続及び関連する民間業務をオンラインで処理するシステム。
コンテナ	貨物、特に雑貨輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器。アルミ製が主流。サイズは通常、海上輸送では 20、40 フィートが主流で、JR 貨物では 12 フィートが主流。
コンテナターミナル	コンテナ輸送方式における海上輸送と陸上輸送の接点となる港湾施設。船へのコンテナの積み卸しや、コンテナの保管・輸送、これに要する各種荷役機械の管理等をつかさどる一連の施設を有するエリア。荷役機器は RTG、ストラドルキャリアなどが使われる。
コンテナハブ港湾	コンテナ海上運送の中継拠点となる港のこと。
再生可能エネルギー	「非化石エネルギー源のうち、エネルギー源として持続的に利用できると認められるもの」として、太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、大気中の熱その他の自然界に存する熱、バイオマスが規定されている。
サイバーポート	港湾管理者に関連する行政手続や調査・統計業務の電子化・効率化を図った国で実用化予定のシステム。
次世代エネルギー	燃焼時に CO2 を排出しないため、2050 年のカーボンニュートラル達成に向け、必要不可欠とされているエネルギー。水素・アンモニアが期待されている。
シャーシ	自動車の車台のこと。港湾では、特にコンテナを載せて移動させる台車のことをいう。

用語	定義
重要港湾	港湾法で定められた港格の一つ。海上輸送網の拠点となり、国の利害に重要な関係を有する港湾であり、2021年現在、全国で102港が指定されている。この他に国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な国際戦略港湾、国際海上輸送網の拠点として特に重要な国際拠点港湾があり、これら以外の港湾は地方港湾という。
浚渫土砂	船が安全に航行・停泊できるように海底を掘削して発生した土砂。
水上バス	港湾地域を運航する定期航路及びその航路を運航する船舶。
スーパーヨット	一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上(24m以上)の大型クルーザーのこと。別名「メガヨット」と呼ばれることもある。
倉庫	貨物や物品などの貯蔵、保管をするための建物。
ゾーニング	自治体が自らの行政区画について、どのような土地利用が望まれるか、開発が可能かについて、条件や区分などの設定に応じて地図上に色分けをして示すことにより、秩序だった土地利用や開発を促す手法のこと。
耐震強化岸壁	大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、通常よりも耐震性を強化して建設される岸壁。
耐震強化岸壁 (幹線物資輸送)	大規模な地震による災害が発生した際に、経済活動を支える上で必要な物流機能の維持に資する耐震強化岸壁。
定期コンテナ航路	週毎など一定の期間毎に、コンテナ船の運航が行われる航路。
トランシップ	積み荷港から輸送された貨物を、途中の港で別の船に積み替えることを指す。
内貿(貨物) 外貿(貨物)	内貿とは日本国内の海上輸送を指し、これで取扱われる貨物を内貿貨物という。外貿とは、日本国内と日本国外との間の貿易のことで、これで取扱われる貨物を外貿貨物という。
ハイブリッド型 トランスファークレーン	吊り上げたコンテナを降ろす際に発生するエネルギーを蓄電装置に蓄積し、再利用することのできるコンテナヤード内のコンテナを運搬・整理するときに使われる巨大な門型のクレーン。
泊地	港湾内で船舶が安全に停泊することができる水面のこと。
みなとオアシス	「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が申請に基づき登録するもの。

用語	定義
モーダルシフト	トラックによる貨物輸送を船または鉄道などの大量輸送機関に切り替えること。ドライバー不足や交通渋滞、大気汚染を解消するため、特に大量一括輸送が可能となる幹線輸送部分を内航海運や鉄道貨物による輸送に転換すること。
ランドマーク	目印となる建物や地形などの特徴的な場所や施設。
リーファーコンテナ	生鮮食品など、冷蔵・冷凍の低温輸送を行うために冷却装置を内蔵したコンテナのこと。
陸上電力供給施設	停泊中に船舶のエンジンを停止し、船舶内で必要な電力を陸上から供給する。船舶内発電機の運転を抑制することで、CO2 排出量の削減が可能となる。
臨港地区	港湾の利用や管理に必要な陸域のことで、建物の建設などについて港湾管理者が規制を行うことができる範囲のこと。
AI	Artificial Intelligence の略。人工知能とも訳され、知的な機械、特に知的なコンピュータプログラムを作る科学と技術のこと。
BCP	Business Continuity Plan の略。大地震等の自然災害等が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、自然災害等の発生後に行う具体的な対応（対応計画）と、平時に行うマネジメント活動（マネジメント計画）等を示した文書のこと。
DX	デジタルトランスフォーメーションの略。将来の成長、競争力強化のために、新たなデジタル技術を活用して新たなビジネスモデルを創出・柔軟に改変すること。
EV カート	時速 20km 未満で公道を走ることができる周遊観光するための電動カートを活用した新たな観光モビリティ。
GT	Gross Tonnage の略。船全体の容積を示し、船の大きさを示す指標に用いられる。100 立方フィートまたは 2.83 立方メートルを 1 トンとする。
GX	グリーントランスフォーメーションの略。2050 年カーボンニュートラルや、2030 年の国としての温室効果ガス排出削減目標の達成に向けた取組を経済の成長の機会と捉え、排出削減と産業競争力の向上の実現に向け、経済社会システム全体を変革すること。
LED	Light Emitting Diode の略。「発光ダイオード」と呼ばれる半導体のことで、電圧を加えると赤、黄、桃、青、緑、白の光を発します。
LNG バンカリング	船舶燃料として LNG（液化天然ガス）を供給すること。
RORO 船	Roll on Roll off 船の略。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側にゲートを有する船舶。
TEU	20ft 換算のコンテナ取扱個数の単位。20ft コンテナ 1 個を 1TEU として計算する。（40ft コンテナ 1 個は 2TEU と計算する。）



本冊子「金沢港将来ビジョン」に含まれる施策や空間利用計画（ゾーニング）、施設イメージ等の内容、位置等の情報は、構想として概略的に表現したものです。また、今後の社会経済情勢の変化等により、記載内容に変更が生じる可能性があります。

〈問い合わせ先〉 〒920-8580 石川県金沢市鞍月 1 丁目 1 番地



石川県土木部港湾課

TEL : 076-225-1746

FAX : 076-225-1747

HP : <https://www.pref.ishikawa.lg.jp/>